BEDIENUNGSANLEITUNG2004



640 LC4 ENDURO
640 LC4 SUPERMOTO

OWNER'S MANUAL
MANUALE D'USO
MANUEL D'UTILISATION
MANUAL DE INSTRUCCIONES

ART.NR: 3.210.85

KTM

Instrukcja obsługi KTM 640 LC4 SUPERMOTO PL

Wprowadzenie

Gratulujemy zakupu motocykla KTM

Jesteś teraz właścicielem nowoczesnego motocykla sportowego, który gwarantuje dużo zabawy i przyjemności, pod warunkiem, że odpowiednio go czyścisz i utrzymujesz.

Przed pierwszą jazdą zapoznaj się dokładnie z niniejszą instrukcją aby zapoznać się z obsługą nowego motocykla i jego obsługą i cechami, nawet jeśli oznacza to, że będziesz musiał poświęcić część swojej cennego czasu na to zadanie. Tylko w ten sposób nauczysz się dostosować motocykl do swoich konkretnych potrzeb i sposobów ochrony przed obrażeniami. Poza tym ten podręcznik zawiera ważne informacje na temat konserwacji motocykla. W momencie pisania tego podręcznika materiał techniczny był na bieżąco z najnowszym stanem tej serii produkcyjnej. Nie można całkowicie wykluczyć jednak, że mogą występować niewielkie rozbieżności wynikające z dalszego projektowania i ulepszenia tych motocykli. Niniejsza instrukcja stanowi ważną część motocykla i należy przekazać każdemu kolejnemu właścicielowi, jeśli zdecydujesz się go sprzedać. Wyraźnie zaznaczamy, że prace oznaczone gwiazdką w rozdziale „Konserwacja należy wykonać prace przy podwoziu i silniku. ”Jeśli prace konserwacyjne stają się niezbędne podczas zawodów, powinien je wykonać przeszkolony mechanik. Firma KTM zdecydowanie zaleca, aby wszelkie prace serwisowe związane z urządzeniem KTM były wykonywane przez wykwalifikowanego dealera KTM. Dla własnego bezpieczeństwa należy używać wyłącznie części i akcesoriów zatwierdzonych przez KTM. KTM nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe w związku z użyciem innych produktów. Zachowaj szczególną ostrożność, aby przestrzegać zalecanego rozruchu, kontroli i konserwacji w odpowiednich czasookresach. Przestrzeganie tych wytycznych znacznie wydłuży żywotność motocykla. Aby upewnić się, że wszystkie prace związane z KTM są wykonywane poprawnie i aby uniknąć unieważnienia gwarancji, KTM zaleca, aby zawsze Twój KTM był serwisowany przez uznanego i wykwalifikowanego dealera KTM. Jazda motocyklem terenowym to wspaniały sport i mamy nadzieję, że będziesz w stanie cieszyć się w pełni. Może to jednak wiązać się z potencjalnymi problemami dla środowiska lub prowadzić do konfliktów z innymi. Tych problemów lub konfliktów można uniknąć, jeśli motocykl jest używany w sposób odpowiedzialny. Aby zabezpieczyć przyszłość sportów motocyklowych, upewnij się, że używasz motocykl zgodnie z prawem, pokaż, że jesteś świadomy środowiska i szanuj prawa innych. Życzymy dobrej zabawy podczas jazdy!

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

WAŻNA OGRANICZONA GWARANCJA I

OGRANICZONE INFORMACJE GWARANCYJNE

Model 640 LC4 Enduro został zaprojektowany tak, aby był odporny na zwykłe zużycie, normalne użytkowanie na drodze i łatwy teren (drogi nieutwardzone).

Model 640 LC4 Supermoto jest przeznaczony do regularnej jazdy w terenie, a w mniejszym zakresie do użytku na utwardzonych drogach.

Instrukcja obsługi, konserwacji i obsługi silnika i podwozia

Należy przestrzegać wskazówek podanych w instrukcji obsługi, aby zapewnić, że motocykl działa płynnie i aby uniknąć przedwczesnego zużycia.

Prace serwisowe określone w „Planie smarowania i konserwacji” należy wykonać, a dokumentację serwisową przechowywać

Brak odpowiedniej dokumentacji serwisowej i konserwacyjnej lub dokumentacja może unieważnić gwarancję.

Paliwa i smary określone w instrukcji obsługi lub równoważnej jakości muszą być stosowane zgodnie z harmonogramem konserwacji.

Gwarancja lub rękojmia traci ważność z powodu szkód i następstw spowodowanych manipulacjami lub przebudową motocykla.

Używanie motocykla w ekstremalnych warunkach, np. na bardzo błotnistym i mokrym terenie, może prowadzić do ponadprzeciętnego zużycia elementów, takich jak układ napędowy lub hamulce. W takim przypadku może się stać konieczne serwisowanie lub wymiana części zużywających się przed limitem serwisowym określonym w harmonogramie konserwacji.

Nie udziela się gwarancji, jeśli motocykl będzie używany podczas wyścigów lub zawodów.

Zgodnie z międzynarodowym zarządzaniem jakością

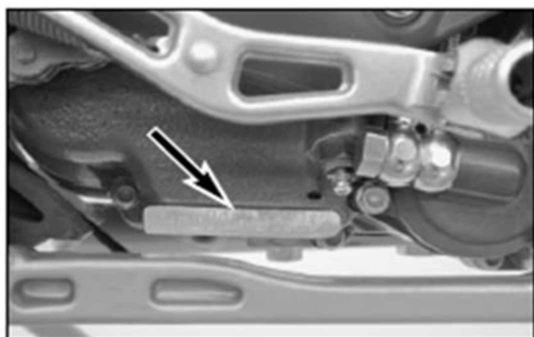
Standard ISO 9001, KTM wykorzystuje procesy zapewniania jakości które prowadzą do najwyższej możliwej jakości produktu.

spis treści

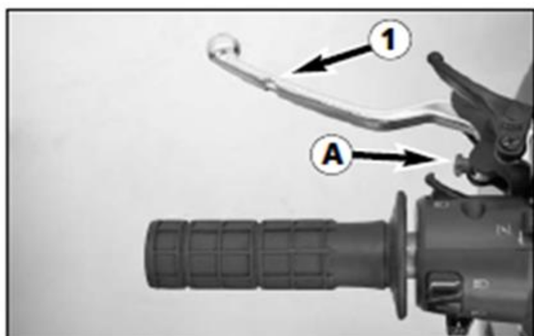
Uwaga tłumaczenie translatorowe nie wszystkie zdania zawierają poprawne formy gramatyczne



Numer podwozia
Numer podwozia jest wybity po prawej stronie rury głowicy sterowej.
Wpisz ten numer w odpowiedni obszar na stronie 1.



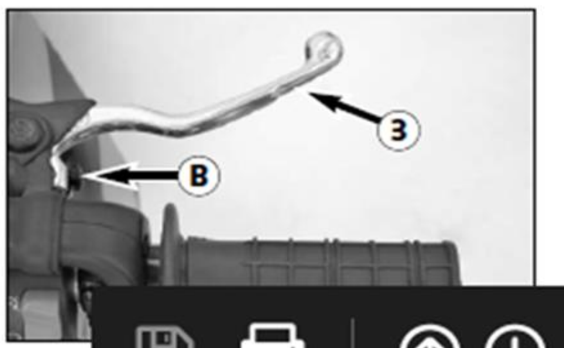
Numer silnika, typ silnika
Numer i typ silnika są wybite po prawej stronie silnikA poniżej koła łańcuchowego. Wpisz ten numer do odpowiedniego obszarU na stronie 1.



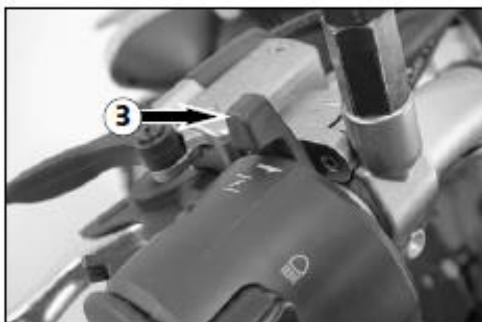
Dźwignia sprzęgła
Dźwignia sprzęgła 1 znajduje się po lewej stronie kierownicy. Dostosowanie: śruba A służy do zmiany pierwotnego położenia dźwigni sprzęgła (patrz prace konserwacyjne podwozia i silnika).



Ręczna dźwignia dekompresyjna
Ręczna dźwignia dekompresyjna 2 jest używana tylko w dwóch specjalnych przypadkach:
a) Gdy silnik zgasł.
Możliwe, że silnik rozrusznika nie jest w stanie obrócić silnika -następna próba. Wynika to z faktu, że automatyczny dekompresor nie działa poprawnie. Jeśli tak się stanie, pociągnij za ręczną dekompresję dźwignię i zacznij od nowa. Następnie możliwe będzie normalne uruchomienie.
b) Kiedy chcesz pchać motocykl.
Podczas pchania pociągnij dźwignię dekompresyjną, aby ułatwić sobie dostęp silnik pracuje.



Dźwignia hamulca ręcznego
Dźwignia hamulca ręcznego 3 jest zamontowana na kierownicy po prawej i uruchamia hamulec przedniego koła. Można do jej regulacji wykorzystać śrubę regulacyjną B by zmienić podstawowe położenie dźwigni hamulca ręcznego (patrz „Konserwacja”).



Choke If the … carbure… produc… is push… positio…

Dźwignia ssania
Jeżeli dźwignia ssania 3 zostanie pociągnięta do tyłu, otworzy się otwór w gaźniku, przez który silnik może pobierać dodatkowe paliwo. To wytwarza „bogatą” mieszankę paliwowo-powietrzną niezbędną do rozruchu na zimno. Jeśli dźwignia ssania zostanie przesunięta do przodu do oporu, otwór zostanie ponownie zamknięty. W tej pozycji linka ssania musi mieć luz ok. 4 mm.



Igniti… Switch…

Stacyjka z 3 położeniami przełącznika
Przełącz pozycje blokady zapłonu 4:

 = Zapłon wyłączony, (nie można uruchomić silnika)

 = Zapłon włączony, (silnik można uruchomić)

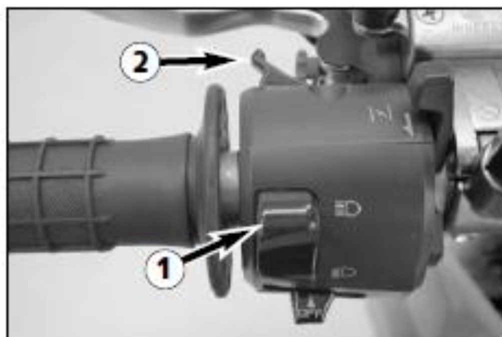
 = Zapłon wyłączony, kierownica zablokowana



Aby przełączyć zapłon na pozycję, przekręć kluczyk zapłonu na pozycję i mocno wciśnij go w zamek. Przekręć kierownicę do końca w lewo, a następnie przekręć kluczyk zapłonu w lewo. Kluczyk zapłonu można wyjąć w pozycji i.

The ign…

Przełącznik kombinowany Przełącznik kołyskowy ŚWIATŁO 1 włącza światła drogowe lub światła mijania.

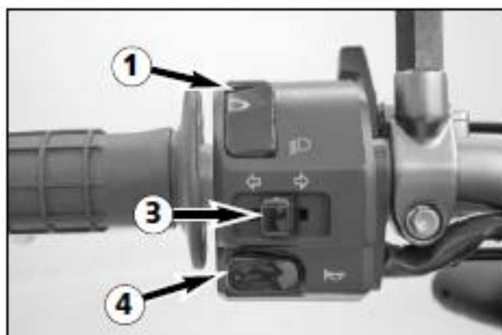


= Światło drogowe

= Światło mijania

Sygnał świetlny (światła drogowe) jest uruchamiany przyciskiem 2.

Przełącznik wskaźnika 3 powraca do położenia środkowego po uruchomieniu.



Naciśnij przełącznik kierunkowskazów w kierunku obudowy przełącznika, aby wyłączyć kierunkowskaz.

Klakson wydaje dźwięk za pomocą przycisku 4.

Włącznik końcówki rozrusznika, wyłącznik awaryjny wyłącznika, włącznik światła Wyłącznik awaryjny 5 jest przewidziany w sytuacjach awaryjnych i nie powinien być używany do wyłączania silnika.



Silnik jest gotowy do pracy w pozycji (obwód zapłonu i rozrusznik) obwód jest włączony). Nie można uruchomić silnika w położeniu (obwód zapłonu i rozrusznik) obwód jest przerwany).

Włącznik światła ma 3 pozycje:

= Światło wyłączone

= Włączone światło postojowe

= Reflektor włączony

Za pomocą przełącznika końcówki rozrusznika 6 sterować rozrusznikiem elektrycznym.

Korek wlewu

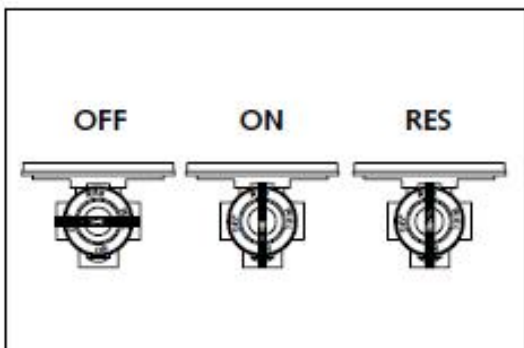
Korek wlewu 7 może być zamknięty i jest wyposażony w układ sterowania odparowywania paliwa.
Aby otworzyć korek, włóż kluczyk zapłonu, a następnie obróć go o 90 ° w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i wyjmij korek wlewu.
Aby zamknąć zbiornik, włóż korek wlewu, obróć kluczyk zapłonu o 90 ° zgodnie z ruchem wskazówek zegara i wyjmij klucz.



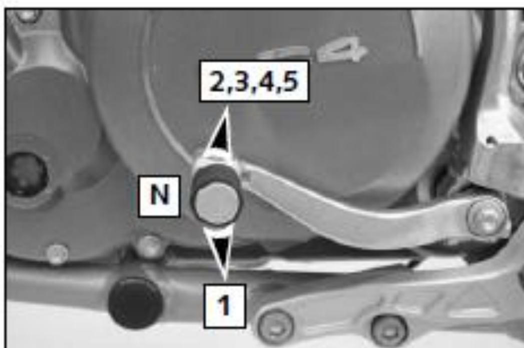


Kran paliwa
WYŁ W tej pozycji zawór paliwa jest zamknięty. Żadne paliwo nie może dopłynąć do gaźnik.

WŁĄCZONY ON Podczas korzystania z motocykla uchwyt obrotowy należy ustawić na WŁĄCZONY. Teraz paliwo może przepływać do gaźnika. W tej pozycji zbiornik opróżnia się do rezerwy paliwa ok. 2,5 litra.
RES Rezerwa, około 2,5 litra, nie może zostać wykorzystana do momentu przekręcenia kranika do pozycji RES. Napełnij zbiornik jak najszybciej i pamiętaj o przekręceniu pokrętła z powrotem do pozycji ON, abyś następnym razem też będzie miał zapasowe paliwo.



Dźwignia zmiany biegów
Dźwignia zmiany biegów jest zamontowana po lewej stronie silnika. Pozycje biegów pokazano na ilustracji. Położenie neutralne lub jałowe jest zlokalizowane między pierwszym a drugim biegiem.



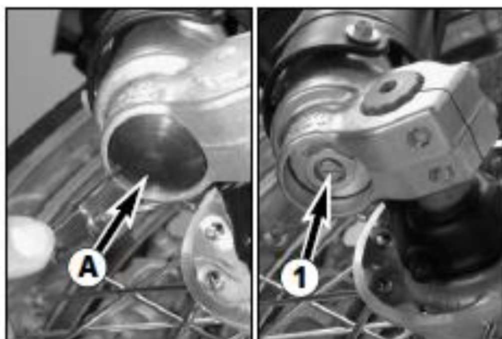
Kickstarter (Kopnik)
Mechanizm rozruchowy jest zamontowany po lewej stronie silnika. Jego górna część może być obracana.



Pedał hamulca nożnego
Pedał hamulca nożnego znajduje się przed prawym podnóżkiem. To jest podstawowa pozycję można ją dopasować do pozycji siedzenia (patrz prace konserwacyjne).



<u>*Uwaga tłumaczenie translatorowe nie wszystkie zdania zawierają poprawne formy gramatyczne*</u>



Tłumienie kompresji widelca. Tłumienie kompresji należy ustawić na dolnym końcu rur widelca. To reguluje tylko stopień tłumienia podczas kompresji. Usuń zaslepkę A. Za pomocą pokrętła 1 (COM) stopień tłumienia kompresji można regulować. Obróć pokrętło zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zwiększyć tłumienie, obróć go w lewo, aby zmniejszyć tłumienie podczas kompresji.
PODSTAWOWE USTAWIENIE:
- obrócić pokrętło zgodnie z ruchem wskazówek zegara do oporu
- obróć go przeciwnie do ruchu wskazówek zegara o tyle kliknięć, ile podano dla odpowiedni rodzaj widelca
WP 0518Y737 .... 20 kliknięć (640 LC4)
WP 1418Y750 .... 20 Klicks (640 LC4Supermoto)



Odbicie tłumienia widelca Tłumienie odbicia należy ustawić na górnym końcu rur widelca. Tylko reguluje stopień tłumienia podczas odbicia. Za pomocą pokrętła 2 (REB) można regulować tłumienie odbicia. Obróć pokrętło zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zwiększyć tłumienie, obróć je w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara w celu zmniejszenia tłumienia podczas odbicia.

PODSTAWOWE USTAWIENIE:
- obrócić pokrętło zgodnie z ruchem wskazówek zegara do oporu
- obróć go przeciwnie do ruchu wskazówek zegara o tyle kliknięć, ile podano dla odpowiedniego rodzaju widelca
WP 0518Y737 .... 12 kliknięć (640 LC4)
WP 1418Y750 .... 15 kliknięć (640 LC4 Supermoto)



Tłumienie kompresji amortyzatora
Za pomocą pokrętła 3 można ustawić stopień tłumienia kompresji dostosowany do 7 pozycji. Obróć pokrętło w lewo, aby zwiększyć tłumienie, obróć w prawo, aby zmniejszyć tłumienie podczas kompresji. PODSTAWOWE USTAWIENIE:
WP 0118Y734 .... Pozycja 3 (640 LC4)
WP 0118Y733 .... Pozycja 4 (640 LC4 Supermoto)



Odbicie tłumienia amortyzatora
Za pomocą pokrętła 4 można ustawić stopień tłumienia odbicia dostosowany do 11 pozycji. Obróć pokrętło w lewą stronę, aby zwiększyć tłumienie, obróć w prawo, aby zmniejszyć tłumienie podczas odbicia.
PODSTAWOWE USTAWIENIE:
WP 0118Y734 .... Pozycja 7 (640 LC4)
WP 0118Y733 .... Pozycja 8 (640 LC4 Supermoto)



OSTRZEŻENIE
Tłumik amortyzatora jest wypełniony silnie Sprężonym AZOTEM. NIGDY NIE NALEŻY PRZEBIJAĆ AMORTYZATORA ORAZ WYKONYWAC NAPRAW WE WŁASNYM ZAKRESIE. MOŻE TO SPOWODOWAĆ GROŹNE OBRAŻENIA.

Pręty trzymające
Pasażer może przytrzymać się za drążki przytrzymujące z tyłu pojazdu.

Instrukcje dotyczące pierwszego uruchomienia
- Sprawdź, czy Twój dealer KTM wykonał PRZYGOTOWANIE Zleceń POJAZDU (patrz Instrukcja obsługi klienta).
- Przeczytaj uważnie niniejszą instrukcję obsługi przed pierwszym użyciem jazda.
- Wprowadź numery podwozia, silnika i kluczyka na stronie 1. - Zapoznaj się z elementami obsługi.
- Ustaw dźwignię hamulca ręcznego i dźwignię hamulca nożnego w pozycji najwygodniejsza pozycja.
- Przyzwyczaj się do obsługi motocykla na pustym parkingu dużo lub otwarta przestrzeń, zanim zaczniesz na dłuższym dysku. Spróbuj także jechać tak wolno, jak to możliwe i w pozycji stojącej, do popraw swoje wyczucie pojazdu.
- Nie jeźdź po drogach terenowych, które wychodzą poza twoje zręcznie i doświadczenie.
- Trzymaj kierownicę obiema rękami i zostawiaj stopy na stopa spoczywa podczas jazdy.
- Zdejmij stopę z dźwigni hamulca nożnego nie hamują. Jeśli dźwignia hamulca nożnego nie zostanie zwolniona, klocki hamulcowe stale ocierają się, a układ hamulcowy działa przegrzany.
- Nie wprowadzaj żadnych zmian w motocyklu i zawsze użyj ORYGINALNYCH CZĘŚCI ZAMIENNYCH KTM. Części zamienne od innych producenci mogą pogorszyć bezpieczeństwo motocykla.
- Motocykle są wrażliwe na zmiany w dystrybucji waga. Jeśli zabierasz ze sobą bagaż, tak powinno być zabezpieczone jak najbliżej środka pojazdu; rozłóż ciężar równomiernie między przód i tył koło. Nigdy nie przekraczaj maksymalnego dopuszczalnego obciążenia ciężar i masy osi. Maksymalne dopuszczalne masa całkowita składa się z następujących elementów:
- Motocykl gotowy do pracy i zbiornik pełny
- bagaż
- Kierowca w odzieży ochronnej i kasku.
- Zwróć uwagę na procedurę docierania.

Działa w modelach LC4
Nawet bardzo precyzyjnie obrobione sekcje elementów silnika mają bardziej chropowate powierzchnie niż komponenty, które były ślizgają się przeciwko sobie od dłuższego czasu. W związku z tym, każdy silnik musi zostać włożony. Z tego powodu podczas jego pracy pierwsze 1000 kilometrów (620 mil) silnik nie może być osiągnął granice swoich możliwości. Prędkość obrotowa silnika 4800 r.p.m. nie może zostać przekroczony podczas pierwszych 1000 kilometrów (620 mil). W tym czasie włamania powinieneś jeździć swoim motocykl w różnych warunkach (drogi, łatwy teren teren). Poniższa tabela pokazuje maksymalną prędkość wartości na różnych biegach przy 4800 obr./min. zgodnie z przełożenie tylnego koła motocykla.

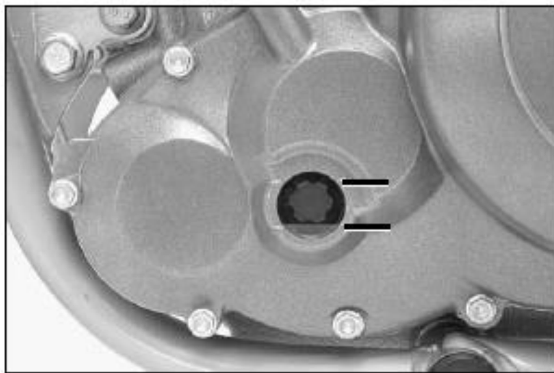
ratio / gear	625 LC4 16:42 Z	LC4 SUPERMOTO 17:42 Z
1. G	35 kmh	35 km/h
2. G	50 kmh	55 km/h
3. G	70 kmh	75 km/h
4. G	90 kmh	90 km/h
5. G	100 kmh	100 km/h

UWAGA: PODCZAS ETAPU URUCHAMIANIA SILNIKA JEST TO PIERWSZY 1000 KM (620 MIL), NALEŻY WYKORZYSTYWAĆ OLEJ SILNIKOWY FORMUŁA OLEJU MINERALNEGO. TO ZASTOSUJE SIĘ RÓWNIEŻ, JEŚLI SILNIK ZOSTAŁ NAPRAWIONO.

- NALEŻY NOSIĆ ODPOWIEDNĄ ODZIEŻ PODCZAS JAZDY MOTOCYKLEM. SPRYTNY STEROWNIKI KTM ZAWSZE NOSZĄ KASK, BUTY, RĘKAWICE ORAZ A KURTKA, NIEZALEŻNIE OD JAZDY PRZEZ CAŁY DZIEŃ LUB TYLKO PRZEZ KRÓTKA WYCIECZKA. ODZIEŻ OCHRONNA POWINNA BYĆ JASNA KOLOROWANE, ABY INNY POJAZD MOŻE ZOBACZYĆ CIEBIE WCZESNIE JAK MOŻLIWY. TWÓJ PASAŻER POTRZEBUJE TAKŻE ODPOWIEDNIEJ OCHRONY ODZIEŻ.
- NIE JEDŹ JAZDĄ PO ZUŻYCIU ALKOHOLU.
- ZAWSZE WŁĄCZAJ ŚWIATŁO, ABY UPEWNIĆ SIĘ, ŻE INNI KIEROWCY ZOSTAŃ ŚWIADOMIĄ PAŃSTWA NAJCZĘŚCIEJ JAK MOŻLIWE.
- UŻYWAJ TYLKO AKCESORIÓW, KTÓRE ZOSTAŁY WYDANE PRZEZ KTM. DLA PRZYKŁAD, PANELE PRZEDNIE MOŻE USZKODZIĆ WŁAŚCIWOŚCI JAZDY MOTOCYKL. OBUDOWY, ZBIORNIKI DODATKOWE itp. MOŻNA ZMIENIĆ DYSTRYBUCJA MASY I RÓWNIEŻ USZKODZAJĄ JAZDĘ POJAZDÓW NIERUCHOMOŚCI.
- DOPUSZCZONE JEST TYLKO KOŁO PRZEDNIE I TYLNE Z OPONAMI, KTÓRE MAJĄ TEN SAM TYP PROFILU.
- NOWE KOŁA MAJĄ GŁADKĄ POWIERZCHNIĘ, KTÓRA TO OZNACZA MUSI BYĆ WKRÓTCE, ABY OSIĄGNĄĆ PEŁNĄ CHWILĘ. W TYM CELU JAZDAJ MOTOCYKL OSTROŻNIE PRZY URÓBNIENIU PRĘDKOŚCI PODCZAS PIERWSZEJ 200 KILOMETRÓW Z NOWYMI OPONAMI, NACHYLANIE POJAZDU PRZY RÓŻNE KĄTY, ABY WSZYSTKIE SEKCJE SĄ PRAWIDŁOWO ROUGHENED. OPONY NIE WYŚWIETLĄ ICH PEŁNEGO UCHWYTU CHARAKTERYSTYKA AŻ DO WŁAŚCIWEGO WŁĄCZENIA.
- JEDŹ W ŚREDNIEJ PRĘDKOŚCI DLA PIERWSZYCH KILOMETRÓW KAŻDA WYCIECZKA POZWALA NA OPONY, BY DOKONAĆ KONIECZNOŚCI TEMPERATURA ROBOCZA. MAKSYMALNA CHWILA DROGOWA JEST ZAPEWNIONA, GDY OPONY SĄ CIEPŁE.
- ZACHOWAJ REGULACJE DOTYCZĄCE RUCHU DROGOWEGO, JEDŹ OBRONNIE I SPRÓBUJ ABY SPOJRZAĆ SIĘ TAK DALEKO JAK TO MOŻLIWE, ABY WSZELKIE RYZYKO MOŻE BYĆ UZNAWANE WCZESNIE JAK MOŻLIWE.
- WYBIERZ SWOJĄ PRĘDKOŚĆ JAZDY ZGODNIE Z WARUNKAMI I TWOJE UMIEJĘTNOŚCI JAZDY.
- JEDŹ OSTROŻNIE NA NIEZNANYCH DROGACH LUB NA NIEZNANYCH PRÓBACH.
- ODNAJDŹ VIZOR NA SWOIM KASKU LUB SZKŁO GOGLE W CZASIE TAK, ABY ZAPEWNIĆ OPTYMALNĄ WIZJĘ W KAŻDYM SYTUACJA. GDY ŚWIATŁO ŚWIECI BEZPOŚREDNIO NA PORUSZONYCH WIZJERACH LUB GOGLE, OPERATOR BĘDZIE OŚWIETLONY.
- NIGDY NIE ZOSTAWIAJ SWOJEGO MOTOCYKLA BEZ NADZORU, JEŻELI SILNIK DZIAŁA.

Akcesoria i ładowność
Akcesoria i bagaż mogą znacznie zmniejszyć stabilność jazdy motocykla. Proszę przestrzegać następujących zasad ostrzeżenia

OSTRZEŻENIE
- NIGDY NIE JEDŹ SZYBCIEJ NIŻ 130 KPH (80 MPH), JEŚLI JESTEŚ ZAMONTOWANY CZĘŚCI AKCESORIOWE W TWOIM MOTOCYKLE. CZĘŚCI AKCESORIOWE MOŻE ZNACZNIE ZNACZYĆ SZCZEGÓLNĄ OBSŁUGĘ MOTOCYKLA W MAKSYMALNYM ZAKRESIE PRĘDKOŚCI.
- NIGDY NIE JEDŹ SZYBCIEJ NIŻ 130 KPH (80 MPH) JEŚLI SWÓJ MOTOCYKL JEST ZAŁADOWANE POKROWCAMI LUB INNYMI BAGAŻAMI. UTRACĄ OBSŁUGA MOTOCYKLA NA WYŻSZYCH PRĘDKOŚCIACH I MOŻE BYĆ ŁATWO PRZYCZYNA WYJŚĆ Z KONTROLI
- JEŚLI MASZ PRZYPADKI, NIE PRZEKRACZAJ PRODUKTÓW ZALECANA MAKSYMALNA WYPŁATA.
- ZAMONTOWAĆ BAGAŻ ZAMKNIĘTY CENTRUM MOTOCYKLA I ROZDZIELAJĄ WAGĘ NAWET NA PRZÓD I TYŁ KOŁA, LEWE I PRAWE.
- BAGAŻ MUSI BYĆ BEZPIECZNIE I DOPUSZCZALNIE SZYBKI; LUŹNY BAGAŻ ZNACZNIE ZWIĘKSZY BEZPIECZEŃSTWO JAZDY.
- WYSOKIE WYPŁATY ZMIENIĄ OBSŁUGĘ MOTOCYKLA I ZNACZNIE ZWIĘKSZA ODLEGŁOŚĆ HAMOWANIA; DOSTOSUJ SWOJE PRĘDKOŚĆ JAZDY.









Instrukcja Jazdy

Przed każdym uruchomieniem sprawdź następujące elementy
Do uruchomienia motocykl musi być w idealnym stanie mechanicznym.
Ze względów bezpieczeństwa powinieneś mieć zwyczaj wykonywania ogólnej kontroli motocykla przed każdym startem.
Należy wykonać następujące kontrole:

1 SPRAWDŹ POZIOM OLEJU
Niedostateczna ilość oleju powoduje przedwczesne zużycie, aw konsekwencji silnik uszkodzić.

2 PALIWO
Sprawdź, czy w zbiorniku jest wystarczająca ilość paliwa; podczas zamykania korka wlewu, sprawdzić, czy wąż odpowietrzający zbiornika jest wolny od załamań.

3 ŁAŃCUCH
Luźny łańcuch może spaść z kół łańcuchowych; ekstremalnie zużyty łańcuch może się rozerwać, a niewystarczające smarowanie może spowodować niepotrzebne zużycie łańcuch i koła łańcuchowe.

4 OPONY
Sprawdź, czy nie ma uszkodzonych opon. Opony z nacięciami lub wgnieceniami należy wymienić. Głębokość bieżnika musi być zgodna z przepisami prawnymi. Sprawdź także ciśnienie powietrza. Niewystarczający bieżnik i nieprawidłowe ciśnienie powietrza pogarszają wydajność jazdy.

5 HAMULCÓW
Sprawdź prawidłowe działanie układu hamulcowego. Sprawdź wystarczające płyn hamulcowy w zbiorniku. Zbiorniki zostały zaprojektowane w taki sposób dzięki temu płyn hamulcowy nie musi być uzupełniany, nawet gdy hamulec
wkładki są zużyte. Jeśli poziom płynu hamulcowego spadnie poniżej wartości minimalnej, oznacza to wyciek z układu hamulcowego lub całkowicie zużyty hamulec naramienniki. Umów się na sprawdzenie układu hamulcowego przez specjalistę KTM, ponieważ można uniknąć całkowitej awarii układu hamulcowego. Sprawdź także stan przewodu hamulcowego i grubość hamulca podszewki. Sprawdzić swobodę ruchu dźwigni hamulca ręcznego i dźwigni hamulca nożnego.

6 KABLI Sprawdź prawidłowe ustawienie i płynne działanie wszystkich kabli sterowania.

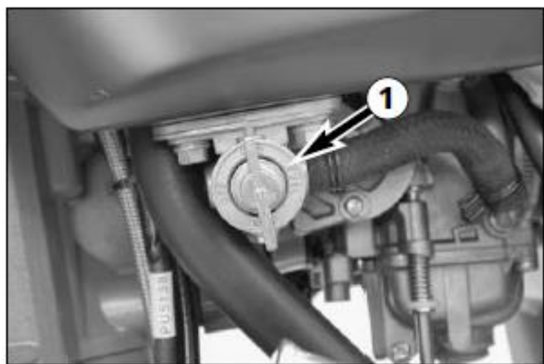
7 PŁYN CHŁODZĄCY
Sprawdź poziom płynu chłodzącego, gdy silnik jest zimny.

8 UKŁAD ELEKTRYCZNY
Sprawdź poprawność działania reflektorów, tylnych świateł, świateł hamowania, kierunkowskazów, kontrolki i klakson podczas pracy silnika.

9 BAGAŻ
Jeśli zabierasz ze sobą bagaż, sprawdź, czy jest bezpiecznie zapięty.

10 WSTECZNE LUSTRO
Usiądź na motocyklu i sprawdź ustawienie lusterka wstecz

Uruchamianie, gdy silnik jest zimny
1 Otwórz zawór paliwa 1
2 Włącz zapłon (przekręć kluczyk zapłonu 2 na pozycję).
3 Włącz wyłącznik awaryjny 3.
4 Przełącz skrzynię biegów w stan jałowy (świeci zielona lampka kontrolna N 4).
5 Uruchom urządzenie rozruchowe na zimno (dławik) 5.
6 Nie przyspieszaj; nacisnąć przycisk rozrusznika 6.
7 Jeśli silnik się uruchomi, popchnij dźwignię ssania do tyłu, jak najszybciej silnik pracuje nierównomiernie.
8 Zdejmij motocykl ze stojaka głównego lub stojaka bocznego.





OSTRZEŻENIE
- ABY UNIKNĄĆ OBRAŻEŃ, ZALECA SIĘ NOSIĆ BUTY PODCZAS UŻYWANIA KICKSTARTER.
- NIE URUCHAMIAJ SILNIKA I NIE POZWALAJ NA JEGO PRACĘ W ZAMKNIĘTYM POMIESZCZENIU. WYDECHOWE OPARY SĄ TRUJĄCE I MOGĄ SPOWODOWAĆ UTRATĘ ŚWIADOMOŚCI I ŚMIERCI.
ZAWSZE ZAPEWNIJ ODPOWIEDNĄ WENTYLACJĘ PODCZAS PRACY SILNIKA.
! UWAGA !
- MAKSYMALNY OKRES CIĄGŁEGO ROZPOCZĘCIA: 5 SEKUND. CZEKAJ NA CO NAJMNIEJ 5 SEKUND PRZED WYKONANIEM PONOWNIE.
- NIE JEDŹ SWOIM MOTOCYKLEM Z PEŁNYM OBCIĄŻENIEM I NIE OBRÓBUJ SILNIKA, GDY ZIMNO. PONIEWAŻ TŁOK NAGRZEWA SIĘ SZYBCIEJ NIŻ CHŁODZONA WODA W CYLINDERZE, MOŻE SPOWODOWAĆ USZKODZENIE SILNIKA. ZAWSZE POZWOLIĆ ODPOWIEDNIE NAGRZNIE SILNIKA PRZED JAZDĄ Z PEŁNYM OBCIĄŻENIEM, AŻ DO MOMENTU, GDY SILNIKA JEST CIEPŁY.
JEŻELI SILNIK NIE OBRACA WAŁEM KORBOWYM, GDY URUCHOMISZ PRZEŁĄCZNIK ROZRUSZNIKA:
- skrzynia biegów jest przełączona w stan jałowy
- Sprawdź, czy wyłącznik awaryjny jest włączony
- Sprawdź, czy zapłon jest włączony
- reflektor jest włączony.
- Jeśli tak nie jest, akumulator jest rozładowany
- Jeśli światła ŚWIECĄ, postępuj zgodnie z opisem w „Rozwiązywanie problemów" sekcji lub skontaktuj się ze sprzedawcą KTM.



JEŚLI SILNIK OBRACA WAŁEM KORBOWYM, ALE NIE ROZPOCZYNA PRACY KIEDY URUCHOMISZ PRZEŁĄCZNIK NAPĘDU ROZRUSZNIKA:
- Sprawdź, czy kran paliwa jest otwarty
- Sprawdź, czy dźwignia ssania została uruchomiona
- Sprawdź, czy w zbiorniku jest wystarczająca ilość paliwa
- Jeśli tak nie jest, uzupełnij zbiornik
- jeśli w zbiorniku jest wystarczająca ilość paliwa, postępuj zgodnie z opisem w „Rozwiązywanie problemów" sekcji lub skontaktuj się ze sprzedawcą KTM.



UWAGA LC4 / LC4 SUPERMOTO:
Ten motocykl jest wyposażony w system rozrusznika bezpieczeństwa. Silnik może uruchamiać tylko wtedy, gdy skrzynia biegów jest ustawiona na biegu jałowym lub dźwigni sprzęgła jest odpowiednio ciągnięty.
Motocykle z bocznymi stojakami są również wyposażone w rozrusznik bezpieczeństwa system. Jeśli wrzucisz bieg ze stojącą STPOKĄ boczną w pozycji wysuniętej, a JEDNOCZESNIE ŻWOLNISZ dźwignię sprzęgła, silnik się zatrzyma.
Uruchamianie, gdy silnik jest ciepły lub gorący
1 Otwórz zawór paliwa 1
2 Włącz zapłon (przekręć kluczyk zapłonu 2 na pozycję).
3 Włącz wyłącznik awaryjny 3.
4 Przełącz skrzynię biegów w stan jałowy (świeci zielona lampka kontrolna N 4).
5 Nie przyspieszaj; nacisnąć przycisk rozrusznika 6.
6 Zdejmij motocykl ze stojaka głównego lub stojaka bocznego.
Co zrobić, gdy silnik jest „zalany"
Podczas uruchamiania przepustnica musi być całkowicie otwarta. W razie potrzeby wymienić świecę zapłonową.

Instrukcje kickstartu (UŻYCIA KOPNIKA/ STARTERA NOŻNEGO)
Pamiętaj, aby podnieść boczną podpórkę przed uruchomieniem silnika by uniknąć jakichkolwiek szkód.
Zacznij jak opisano powyżej, a następnie mocno KOPNIJ kickstarter i to WSZYSTKO- jedziemy.

OSTRZEŻENIE
- KIEDY URUCHAMIAMY SILNIK, UPEWNIJ SIĘ, ŻE ZAWSZE NOSISZ WYTRZYMAŁE BUTY MOTOCYKLOWE, ABY UNIKNĄĆ OBRAŻEŃ. NOGA MOŻE Ześlizgnąć się z KICKSTARTERA LUB SILNIK MOŻE POWODOWAĆ ODBICIE KICKSTARTERA, , PONOWNIE POWODUJĄC OBRAŻENIA STOPY.

- ZAWSZE KOP KICKSTARTER ENERGICZNIE W CAŁYM ZAKRESIE
W TAKIM PRZYAPDKU NIGDY NIE OTWIERAJ PRZEPUSTNICY.

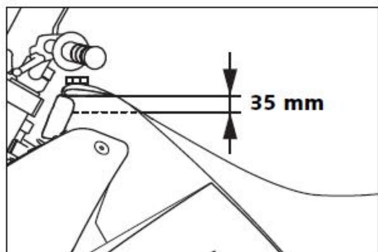
! UWAGA !
ZANIM URUCHOMISZ KICKSTARTER, UPEWNIJ SIĘ, ŻE ZŁOŻYŁEŚ BOCZNA STOPKĘ.

JAZDA
Pociągnij dźwignię sprzęgła. Powoli włącz silnik na pierwszym biegu zwolnić dźwignię sprzęgła i jednocześnie otworzyć przepustnicę.
OSTRZEŻENIE
PRZED ROZPOCZĘCIEM URUCHOMIENIA, SPRAWDŹ, CZY STOISKO GŁÓWNE ZOSTAŁO PRZERWANE W PEŁNI. JEŻELI STOJAK ODPŁYWA NA MASĘ, MOTOCYKL MOŻE WYJDŹ Z KONTROLI.
Zmiana biegów / jazda
Jesteś teraz na pierwszym biegu, nazywanym biegiem lub podjazdem.
W zależności od warunków (natężenie ruchu, nachylenie drogi itp.) Ty może zmienić bieg na wyższy. Zamknij przepustnicę, jednocześnie pociągnij dźwignię sprzęgła i przełączyć na wyższy bieg. Puścić dźwignię sprzęgła idź ponownie i otwórz przepustnicę. Jeśli włączyłeś ssanie, zrób wyłącz go ponownie, gdy tylko silnik się rozgrzeje.
Po osiągnięciu pełnej prędkości poprzez obrócenie dźwigni przepustnicy po drodze obróć przepustnicę z powrotem do 3/4; prędkość prawie się nie zmniejsza
chociaż silnik zużywa mniej gazu. Nigdy nie otwieraj przepustnicy szerszy niż silnik może znieść. Nadmierne skręcanie uchwyt przepustnicy zwiększy pełne zużycie.
Zmniejszając bieg, w razie potrzeby użyj hamulców i zamknij przepustnicę w tym samym czasie. Pociągnij dźwignię sprzęgła i przejdź do następnego koło zębate. Puścić dźwignię sprzęgła powoli i otworzyć przepustnicę lub zmienić bieg
znowu w dół.
Jeśli na przykład silnik zgaśnie na skrzyżowaniu, po prostu pociągnij dźwignię sprzęgła i uruchom. Nie musisz przechodzić do neutralna pozycja.
OSTRZEŻENIE
- UNIKAJ ZMIAN OBCIĄŻENIA W PRZYPADKU JAZDY W OKOLICACH
NA MOKRYM LUB ŚLISKIM PODŁOŻU. W INNY SPOSÓB MOŻESZ ŁATWO UTRACIĆ
KONTROLUJ SWÓJ MOTOCYKL.
- PODCZAS JAZDY SWOIM MOTOCYKLEM, NIGDY NIE WYŁĄCZAJ ZAPŁONU
BLOKADA DO POZYCJI I.
- NIE PRÓBUJ ZMIENIĆ USTAWIEŃ PODCZAS JAZDY. TWÓJ UWAGA BĘDZIE ZAKŁÓCONA OD RUCHU I MOŻE BYĆ PRZYCZYNĄ
UTRACISZ KONTROLĘ SWOJEGO MOTOCYKLA.
- PO UPADKU Z MOTOCYKLEM SPRAWDŹ WSZYSTKIE FUNKCJE DOKŁADNIE PRZED ROZPOCZĘCIEM OPERACJI.

UWAGA !
- WYSOKIE STEROWANIE OBROTÓW, GDY SILNIK JEST ZIMNY, MAJĄ NIEPOŻĄDANIE WPŁYW NA ŻYCIE SILNIKA. POLECAMY URUCHOMIĆ SILNIK W ZMNIEJSZONYM ZAKRESIE OBROTÓW W CIĄGU KILKA MIL DAJĄCYCH SZANSA NA ROZGRZEWANIE. PO NIEMOŻLIWYCH ŚRODKACH OSTROŻNOŚCI NALEŻY PODJĄĆ NINIEJSZY SZACUNEK. SILNIK OSIĄGNĄŁ SWÓJ TEMPERATURA ROBOCZA JUŻ WKRÓTCE, JAKIE SĄ CHŁODNICY CIEPŁY.
- NIGDY NIE MAJĄ SZEROKO OTWARTEJ PO ZMIANIE DO NIŻSZE PRZEKŁADNIE. SILNIK BĘDZIE NADMIERZAŁO SIĘ, USZKODZAJĄC ZAWORY DODATKOWO TYLNE KOŁA BLOKUJĄ TAK, ŻE MOTOCYKL MOŻE ŁATWO UTRZYMAĆ KONTROLĘ.
- DŁUGIE KOŁA PROWADZĄ DO UPADKU W CIŚNIENIU OLEJU, KTÓRE MOGĄ PROWADZIĆ DO USZKODZENIA SILNIKA.
- NIGDY NIE UŻYWAJ MOTOCYKLA BEZ FILTRA POWIETRZA. INACZEJ PYŁ I ZANIECZYSZCZENIE MOGĄ WEJŚĆ DO SILNIKA I POWODOWAĆ ZWIĘKSZONE ZUŻYCIE.
- CZERWONA LAMPA OSTRZEGAWCZA CHŁODZIWA ŚWIECI SIĘ, GDY CHŁODZIWO TEMPERATURA OSIĄGNĘŁA 120 ° C. MOŻLIWE PRZYCZYNY ZWIĘKSZENIA TEMPERATURY:
-NISKA ŻYWOTNOŚĆ JAZDY I SYTUACJA WYSOKIEGO OBCIĄŻENIA W WYSOKIM POWIETRZU
TEMPERATURY
- POZIOM CHŁODZIWA W UKŁADZIE JEST NIEWYSTARCZAJĄCY
-WENTYLATOR W LEWYM CHŁODNICY NIE DZIAŁA
NIEWŁAŚCIWE UŻYWANIE SPRZĘGŁA PODCZAS JAZDY W NISKICH LOKALIZACJACH ZŁÓŻ UBRANIE NA KORPUSU CHŁODNICY. POWOLNIE OTWIERAJ WPR, TAK CIŚNIENIE NADMIERNE W UKŁADU CHŁODZENIA MOŻE UCIEC.
- UWAGA NIEBEZPIECZEŃSTWO POPARZENIA! - I SPRAWDŹ CHŁODZENIE
POZIOM CIECZY.
NIE JEDŹ JAZDĄ, AŻ DOSTARCZY SIĘ WYSTARCZAJĄCA CIECZ W PODŁOŻU
SYSTEM. JEDNAK ZADZWOŃ JEDEN Z DEALERÓW KTM WKRÓTCE
MOŻLIWE, ABY USUNĄĆ WADĘ.
- JEŚLI JAKIEKOLWIEK NIENORMALNE WIBRACJE MAJĄ PODCZAS JAZDY, SPRAWDŹ, CZY
ŚRUBY MOCUJĄCE SILNIKA SĄ SILNE.
- W RAZIE, ŻE PODCZAS JAZDY NA SWOIM MOTOCYKLE, TY UWAGA WSZELKIE NIETYPOWE HAŁASY ZWIĄZANE Z DZIAŁANIEM, NATYCHMIAST ZATRZYMAJ SIĘ,
WYŁĄCZ SILNIK I SKONTAKTUJ SIĘ Z AUTORYZOWANYM KTM KUPIEC.
Hamowanie
Zamknij przepustnicę i jednocześnie uruchom hamulce ręczne i nożne czas. Podczas jazdy po piaszczystej, mokrej lub śliskiej ziemi używaj głównie hamulec tylnego koła. Zawsze hamuj z wyczuciem, zablokowanie kół może spowodować poślizg lub upadek. Zmień także do niższych biegów w zależności od prędkości.
Podczas zjazdu użyj efektu hamowania silnika.
Zmniejsz jeden lub dwa biegi, ale nie przekraczaj prędkości silnik. W ten sposób nie będziesz musiał za bardzo hamować i hamulce się nie przegrzeją.
OSTRZEŻENIE
- W DESZCZU LUB PO URUCHOMIENIU MOTOCYKLA, DZIAŁANIE HAMULCOWE MOŻE BYĆ OPÓŹNIONE ZE WZGLĘDU NA MOKRE TARCZE HAMULCOWE. PIERWSZY, HAMULCE MUSZĄ BYĆ SUCHE HAMULCEM.
- DZIAŁANIE HAMULCA MOŻE BYĆ OPÓŹNIONE W PRZYPADKU SOLANEGO LUB BRUDNEGO DROGI
TAKŻE. PIERWSZE HAMULCE MUSZĄ BYĆ CZYSTE.
- PODCZAS HAMULCA TARCZE HAMULCOWE, KLOCKI HAMULCOWE, ZACISK HAMULCA
I PODGRZEWANIE PŁYNU HAMULCOWEGO. GORĄCE TE CZĘŚCI DOSTAJĄ OSŁABIAJĄCY EFEKT HAMOWANIA. W WYJĄTKOWYCH PRZYPADKACH CAŁE HAMOWANIE SYSTEM MOŻE BYĆ AWARII.
- BRUDNE TARCZE HAMULCOWE POWODUJĄ, ŻE ZWIĘKSZONA ŁA KLOCKI HAMULCOWEJ I TARCZE HAMULCOWE.







Zatrzymywanie się i parkowanie
Zaciągnij hamulce całkowicie i ustaw silnik w położeniu neutralnym. Aby zatrzymać silnik, wyłączyć zapłon. Obróć zawór paliwa do pozycji WYŁ., Zaparkuj na obszar, w którym podłoże jest twarde, i zablokuj motocykl.
OSTRZEŻENIE
- ZAWSZE PARKUJ SWÓJ MOTOCYKL NA STAŁEJ I POZIOMEJ POWIERZCHNI.
- NIGDY NIE POZOSTAWIAJ SWOJEGO MOTOCYKLA BEZ NADZORU, JAK DŁUGO SILNIKA BIEGANIE.
- SILNIKI MOTOCYKLOWE PRODUKUJĄ WIELKĄ ILOŚĆ CIEPŁA PODCZAS PRACY. THE CHŁODNICY SILNIKA, WYDECH, UKŁAD WYDECHOWY, TARCZE HAMULCOWE I PORAŻENIE ABSORBERY MOGĄ BYĆ BARDZO GORĄCE. NIE DOTYKAĆ ŻADNEGO Z CZĘŚCI PO OBSŁUGUJĄCY MOTOCYKL I ZADBAJ O POSTĘPOWANIE W TOKU, GDZIE SĄ PIESZYCH NIE POTRZEBUJE TO DOTKNIĘCIA I OPARZENIA
- NIGDY NIE PARUJ SWOJEGO MOTOCYKLA W MIEJSCACH, GDZIE ISTNIEJE NALEŻY ZAGROŻENIA POŻAROWE DO SUSZENIA TRAWY LUB INNYCH ŁATWYCH ŁATWOPALNYCH MATERIAŁÓW.
- NIGDY NIE POZOSTAWIAJ SWOJEGO MOTOCYKLA BEZ NADZORU, JAK DŁUGO SILNIKA BIEGANIE.

! UWAGA !
- ZAMKNIJ ZBIORNIK PALIWA PODCZAS WYJŚCIA Z POJAZDU. POZOSTAŁA GAŹNIKA MOŻE PRZEPŁYWAĆ, A PALIWO WCHODZI DO SILNIKA
- ZAWSZE WYJMUJ KLUCZEK ZAPŁONU, GDY PARKUJESZ SWÓJ MOTOCYKL, ABY TAK NIE MOŻE BYĆ UŻYWANY PRZEZ OSOBY NIEAUTORYZOWANE.

INFORMACJE O PODSTAWIE BOCZNEJ:
Pchnij stopą boczną jak najdalej do przodu i pochyl się twój motocykl z boku. Upewnij się, że motocykl stoi bezpiecznie na twardym podłożu. Na wszelki wypadek możesz także wrzucić sprzęt.
! UWAGA !
STOJAK BOCZNY WYMIAROWANY JEST WYŁĄCZNIE DLA MASY MOTOCYKLA. JEŚLI TY SIEDZĄ NA MOTOCYKLE, A TO ZASTOSUJĄ DODATKOWE OBCIĄŻENIE Z BOKU STOJAK, MOŻESZ SPOWODOWAĆ USZKODZENIA STOJAKA BOCZNEGO LUB RAMY I TWOJEJ Motocykl może spaść.
UWAGA DOTYCZĄCA STOJAKA CENTRALNEGO: (jest dostępna jako akcesorium) Zalecamy następującą procedurę umieszczenia motocykla na środku stać tak łatwo, jak to możliwe:
a) naciśnij stopę główną na ziemię za pomocą stopy
b) odchylić kickstarter i pociągnąć motocykl do tyłu pod kątem jak zilustrowane (patrz ilustracja). Upewnij się, że podłoże jest twarde, a motocykl stoi bezpiecznie.
! UWAGA !
STOJAK ŚRODKOWY JEST PRZEZNACZONY DO UTRZYMANIA MASY TYLKO MOTOCYKLA. PRZEZ
Siedząc na motocyklu, nałożysz dodatkowy środek na centrum STOISKO, MOŻLIWE POWODUJĄCE USZKODZENIE STOISKA ENTRALNEGO LUB RAMY LUB MOTOCYKL SPADA.
Paliwo
W stanie dostarczonym silnik LC4 wymaga bezołowiowej aktualizacji premium paliwo z co najmniej 95 oktanami (ROZ). Jeśli używasz paliwa o niższej liczbie oktanowej, łatwo jest przejść na wcześniej zaprogramowany krzywa zapłonu dla 80 - 94 oktanów (ROZ) (patrz: aktywacja krzywej zapłonu dla paliwo niskooktanowe).
! UWAGA !
UŻYWAJ PALIWA BEZ OLEJU PREMIUM-GRADE 95 OCTANE (ROZ). JEŚLI UŻYWAĆ DOLNEGO OCTANU PALIWO, KRZYWA ZAPŁONU MUSI BYĆ ZMIENIONA, W przeciwnym razie USZKODZENIE SILNIKA POJAWIĆ SIĘ.
OSTRZEŻENIE
BENZYNA JEST BARDZO ŁATWOPALNA I JADAJĄCA. NALEŻY UŻYWAĆ EKSTREMALNEJ UWAGI PODCZAS POSTĘPOWANIA Z BENZYNĄ. NIE NAPEŁNIAĆ MOTOCYKLA W POBLIŻU OTWARTYCH PŁOMIEŃ LUB PALENIE PAPIERÓW. ZAWSZE WYŁĄCZANIE SILNIKA PRZED NAPEŁNIANIEM PALIWA. BYĆ UWAŻAJĄC, ABY NIE WYLEWAĆ BENZYNY NA SILNIK LUB PRZEWÓD WYDECHOWY PODCZAS SILNIKA GORĄCO. NATYCHMIAST WYPEŁNIJ ROZLEWKI. W PRZYPADKU POŁKNIĘCIA LUB USZKODZENIA BENZYNY W OCZACH, NATYCHMIAST ZNAJDŹ PORADY LEKARSKIE.
Paliwo rozszerza się, gdy jego temperatura wzrośnie. Dlatego nie napełniaj zbiornika do góra (patrz rys.).

CZYNNOŚCI OBSŁUGOWE	Po 1000 km	Po 5000 km, lub raz na rok
Wymień olej silnikowy, filtr oleju i filtr dokładny ● ●	●	●
Wyczyść ekrany oleju i magnes korka spustowego ● ●	●	●
Sprawdź przewody olejowe pod kątem uszkodzeń i ustawienia bez załamań ● ●	●	●
Sprawdź i wyreguluj świecę zapłonową, wymieniaj ją co 10.000 km ●		●
Sprawdź i wyreguluj luz zaworowy ● ●	●	●
Sprawdź, czy śruby mocujące silnik są dobrze dopasowane ● ●	●	●
Upewnij się, że wszystkie śruby silnika dostępne z zewnątrz są dobrze dokręcone ● ●	●	●
Sprawdź, czy w butach połączeniowych gaźnika nie ma pęknięć i przecieków		●
Sprawdź ustawienie bezczynności ● ●	●	●
Sprawdź węże odpowietrzające pod kątem uszkodzeń i bez zagięć ● ●	●	●
Sprawdź szczelność układu chłodzenia, ochrona przed zamarzaniem ● ●	●	●
Sprawdź, czy wentylator chłodnicy działa prawidłowo ●	●	●
Sprawdź układ wydechowy pod kątem wycieków i zawieszenia ● ●		●
Sprawdź kable uruchamiające pod kątem uszkodzeń, płynności działania i ustawienia bez załamań, wyreguluj je i nasmaruj ● ●	●	●
Sprawdź poziom oleju w głównym cylindrze sprzęgła hydraulicznego ● ●	●	●
Wyczyść filtr powietrza i pojemnik filtra powietrza ●		●
Sprawdź kable pod kątem uszkodzeń i bez zagięć ●		●
Sprawdź regulację reflektorów ●		●
Sprawdź działanie układu elektrycznego (światła mijania / drogowe, światło stop, kierunkowskazy, reflektorów, ● ● lampki kontrolne, podświetlenie prędkościomierza, klakson, przełącznik boczny, przełącznik sprzęgła, wyłącznik awaryjny)	●	●
Upewnij się, że wszystkie śruby i nakrętki są dobrze dokręcone. ● ●	●	●
Sprawdź poziom płynu hamulcowego, grubość okładziny i tarcze hamulcowe ● ●	●	●
Sprawdź przewody hamulcowe pod kątem uszkodzeń i wycieków ● ●	●	●
Sprawdź / wyreguluj płynne działanie, swobodny skok dźwigni hamulca ręcznego / hamulca nożnego ● ●	●	●
Sprawdź, czy śruby układu hamulcowego są dobrze dopasowane ● ●	●	●
Sprawdź amortyzator i widelec pod kątem wycieków i prawidłowego działania ● ●	●	●
Sprawdzić pierścień O-ring amortyzatora pod kątem zużycia ●		●
Wyczyść rękawy przeciwpyłowe wideł ●		●
Krwawiące nogi wideł ● ●	●	●
Sprawdź czop obrotowy wahacza ● ●	●	●
Sprawdź / wyreguluj łożysko głowicy ● ●	●	●
Nasmaruj dźwignię cofania ●		●
Sprawdź, czy wszystkie śruby podwozia są dobrze osadzone (płytki widelca, widelec, nakrętki / śruby osi, ● ● wahacz z widelcem, dźwignia zmiany kierunku, amortyzator)	●	●
Sprawdź napięcie ramion i połączenie obręczy ● ●	●	●
Sprawdź stan opon i ciśnienie w oponach ● ●	●	●
Sprawdź łańcuch i prowadnice łańcucha pod kątem zużycia, dopasowania siłą i napięcia. ● ●	●	●
Sprawdzić śruby zębnika i koła łańcuchowego pod kątem blokowania i szczelności. ● ●	●	●
Nasmaruj łańcuch ● ●	●	●
Sprawdzić łożyska kół i amortyzator szarpnięcia pod kątem luzu		●

Wykonaj pełną konserwację wideł ●	●	
Przeprowadzić pełną konserwację zawieszenia. ●		●
Wykonaj pełną konserwację dźwigni cofania ●		●
Oczyść i nasmaruj łożysko głowicy i elementy uszczelniające ●	●	
Wyczyść i wyreguluj gaźnik ●	●	
Styki elektryczne i przełączniki należy traktować natryskiem kontaktowym ●	●	
Traktuj połączenia akumulatora smarem kontaktowym ●	●	
Wymień płyn hamulcowy ●	●	

CZYNNOŚCI OBSŁUGOWE	Zawsze przed uruchom.	Zawsze po myciu	Po jeździe Crosss	Raz w roku
Sprawdź poziom oleju ●	●			
Sprawdź poziom płynu hamulcowego ●	●			
Sprawdź okładziny hamulcowe pod kątem zużycia ●	●			
Sprawdź system oświetlenia pod kątem prawidłowego działania. ●	●			
Sprawdź sygnał dźwiękowy pod kątem prawidłowego działania ●	●			
Nasmaruj i wyreguluj kable i złączki uruchamiające ●		●		
Krwawić nogi widelca w regularnych odstępach ●			●	
Zdejmuj i czyść rękawy przeciwpyłowe widelca w regularnych odstępach ●			●	
W razie potrzeby wyczyść i nasmaruj łańcuch ● ●		●	●	
Sprawdź napięcie łańcucha ● ● ●	●	●	●	
Oczyścić filtr powietrza i skrzynkę filtra (w zależności od nagromadzonego brudu) ●			●	
Sprawdź ciśnienie w oponach i zużycie ●	●			
Sprawdź poziom płynu chłodzącego ●	●			
Sprawdź przewody paliwowe pod kątem wycieków ●	●			
Opróżnij komorę pływakową ●		●		
Sprawdź wszystkie elementy sterujące pod kątem sprawnego działania. ●	●			
Sprawdź skuteczność hamowania ● ●	●	●		
Traktuj odsłonięte elementy metalowe (z wyjątkiem hamowania i wydechu ● systemy) z woskowymi środkami antykorozyjnymi		●		
Traktuj blokadę zapłonu / kierownicy i włącznik światła natryskiem kontaktowym ●		●		
Sprawdź, czy wszystkie śruby, nakrętki i opaski zaciskowe są dobrze dopasowane ●				●

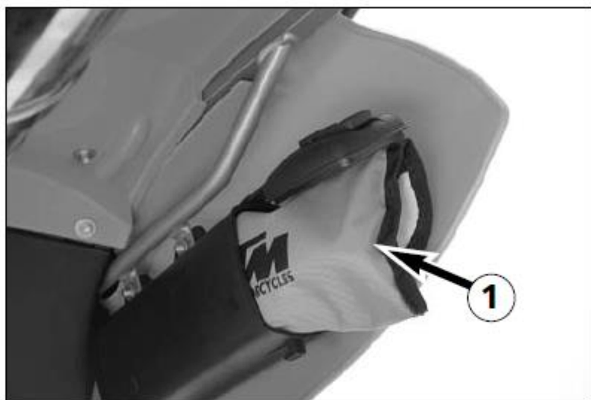
PROCEDURY REGULCYJNE I NASTAWCZE

OSTRZEŻENIE

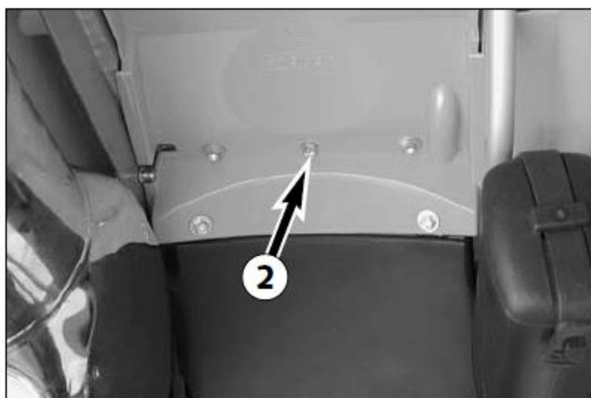
WSZYSTKIE PROCEDURY SERWISOWE I REGULACYJNE WYZNACZONE PRZEZ ASTERISK * WYMAGAJĄ WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI PROFESJONALISTA. W ZWIĄZKU Z WŁASNYM BEZPIECZEŃSTWEM ZAWSZE MASZ TAKĄ PRACĘ WYKONYWANĄ PRZEZ A.
SPECJALISTYCZNY DEALER KTM, GDZIE TWOJE MOTOCYKLE BĘDZIE OPTYMALNIE OBSŁUGIWANE PRZEZ OKAZJĘ WYKWALIFIKOWANY, WYKWALIFIKOWANY PERSONEL.

! UWAGA !

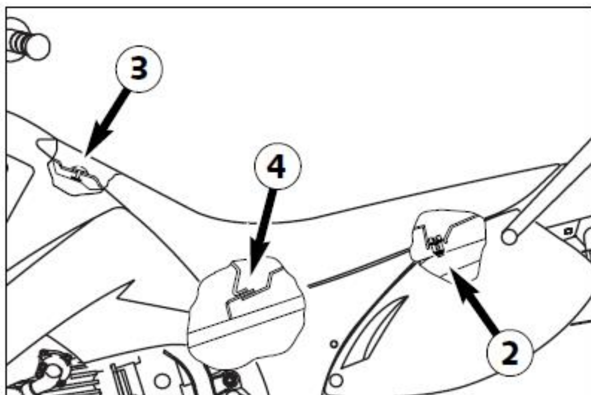
- PODCZAS CZYSZCZENIA MOTOCYKLA NIE UŻYWAJ URZĄDZENIA CZYSZCZĄCEGO WYSOKOCIŚNIENIOWEGO, JEŚLI MOŻLIWE, W przeciwnym razie WODA ZOSTANIE WKRĘCIĆ ŁOŻYSKA, GAŹNIK, ZŁĄCZA ELEKTRYCZNE ETC.
- KIEDY TRANSPORTUJ SWOJE KTM, NALEŻY UPEWNIĆ SIĘ, ŻE JEST PRAWIDŁOWO DZIĘKI PASOWI ODCIĄŻAJĄCYM LUB INNYM MECHANICZNYM URZĄDZENIOM MOCUJĄCYM. JEŻELI MOTOCYKL POWINIEN SIĘ SPADAĆ, PALIWO MOŻE WYCIEK Z GAŹNIKA LUB ZBIORNIKA PALIWA
- NIE NALEŻY STOSOWAĆ PODKŁADEK ZĘBATYCH LUB PODKŁADEK SPRĘŻYNOWYCH ZE ŚRUBAMI MOCUJĄCYMI SILNIK, JEŻELI TE PRACUJĄ DO CZĘŚCI RAMY I UTRZYMUJĄ LUŹNA PRACA. ZAMONTUJ, NALEŻY UŻYWAĆ nakrętek samozabezpieczających.
- POZWÓL, ABY MOTOCYKL CHŁODZIŁ SIĘ PRZED ROZPOCZĘCIEM JAKICHKOLWIEK PRAC KONSERWACYJNYCH, ABY UNIKNĄĆ SPALANIA.
- UTYLIZACJA OLEJU, SMARU, FILTRÓW, PALIW, ŚRODKÓW CZYSZCZĄCYCH itp. ZGODNIE Z TWOIMI LOKALNYMI PRZEPISAMI.
- W ŻADNYM OKOLICZNOŚCI NIE MOŻNA USUWAĆ OLEJU W SYSTEMIE KANALIZACYJNYM LUB W OTWARTYM KRAJU. 1 ZANIECZYSZCZONE OLEJE ZUŻYTE 1 000 000 LITRÓW WODY.
- JEŚLI ODKRYJESZ SAMOZABLOKOWANE ORZECHY, MUSISZ JE WYMIENIĆ NA NOWY.
- PO USUWANIU JAKICHKOLWIEK WKRĘTÓW I NAKRĘTEK ZABEZPIECZONYCH LOCTITEM MUSZĄ BYĆ ZAMONTOWANE I ZABEZPIECZONE W TYM SAMYM SPOSÓB (ZOBACZ TECHNICZNE DANE - MOMENTY DOKRĘCANIA).



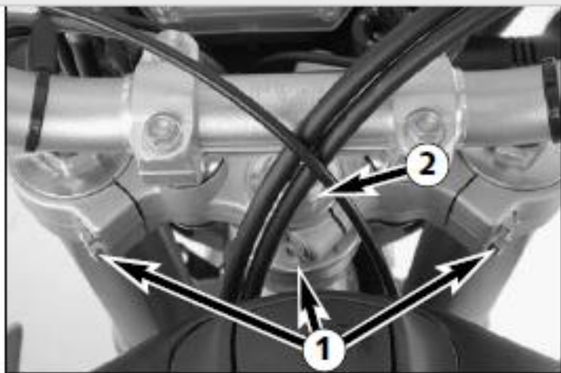
Zestaw narzędzi
Zestaw narzędzi 1 znajduje się w skrzynce narzędziowej pod prawą pokrywą boczną.

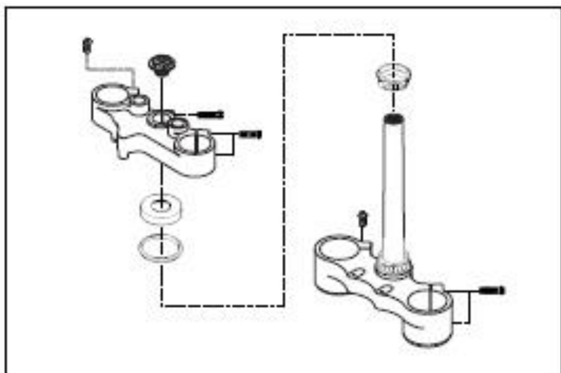


Zdejmowanie siedzenia
Odkręć śruby kołnierza 2 od dolnej części błotnika. Podnieś tył siedzenia, pociągnij do tyłu i odczep go od śruby z łbem owalnym 3.



Aby zamontować hak siedziska, należy go przykręcić do śruby z owalnym łbem, opuścić tylną część siedzisko i pchnij całe siedzenie do przodu. W razie potrzeby naciśnij środek przycisku siedzisko lekko w dół, aby wspornik ustalający 4 zaczepił się o siedzenie.
Na koniec przymocuj siedzisko za pomocą odpowiedniej śruby.

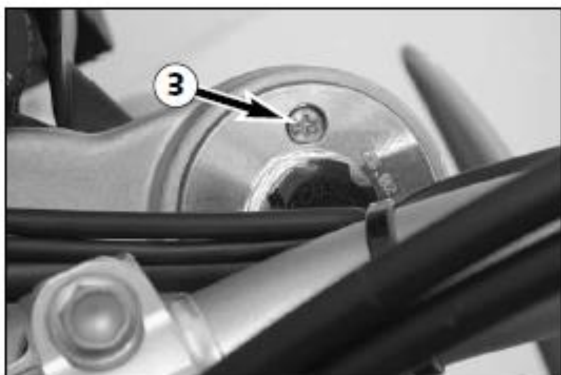




Sprawdzanie i regulacja łożyska głowicy kierowniczej *
Okresowo sprawdzaj łożysko głowicy sterującej. Aby to sprawdzić POSTAW motocykl na stojaku, tak aby przednie koło znalazło się nad ziemią. Teraz spróbuj przesuń widelec do przodu i do tyłu. Aby wyregulować, poluzuj pięć zacisków wkręty 1 górnego potrójnego zacisku i obróć śrubę trzpienia kierownicy zgodnie z ruchem wskazówek zegara 2 dopóki nie będzie już zabawy. Nie dokręcaj śruby trzpienia do końca, w przeciwnym razie łożyska zostaną uszkodzone. Lekkim rapem z Plastikowym młotkiem na potrójnym zacisku, aby uniknąć napięcia. Ponownie dokręć pięć śrub zaciskowych za pomocą 20 Nm

OSTRZEŻENIE
JEŻELI ŁOŻYSKO GŁOWICY KIEROWNICY NIE JEST DOSTOSOWANE DO BEZPŁATNEJ GRY, MOTOCYKL
POKAŻĄ CHWILOWĄ WYDAJNOŚĆ JAZDY I MOŻNA WYJŚĆ
KONTROLA.

! UWAGA !
JEŚLI JESTEŚ JAZDĄ W GRZE W ŁOŻYSKU GŁOWICY KIEROWNICY NA DŁUŻSZY OKRES, PIERWSZE ŁOŻYSKA, A NASTĘPNIE SIEDZISKA ŁOŻYSKA W RAMIE ZNISZCZĄ SIĘ.
Przynajmniej raz w roku łożyska głowicy kierownicy powinny być nasmarowane.



Śruby odpowietrzające do widelca teleskopowego
Po każdych 5 godzinach użytkowania w wyścigach wycisz się zaślepia 3 kilka zwojów w celu zmniejszenia nadciśnienia od wewnątrz widelec. W tym celu umieść motocykl na stojaku z przednim kołem podniósł się z ziemi. Tak będzie podczas jazdy motocyklem głównie na ulicy wystarczy, aby wykonać tę pracę w ramach czasopisma serwis techniczny.

! UWAGA !
NADMIERNE CIŚNIENIE WEWNĄTRZ WIDŁA MOŻE SPOWODOWAĆ Wycieki w widelcu. GDYBY TWÓJ WIDELEC PRZECIEKA, ZALECA SIĘ OTWORZYĆ WTYCZKI ODDYCHACZA PRZED WYMIENIONE USZCZELKI.



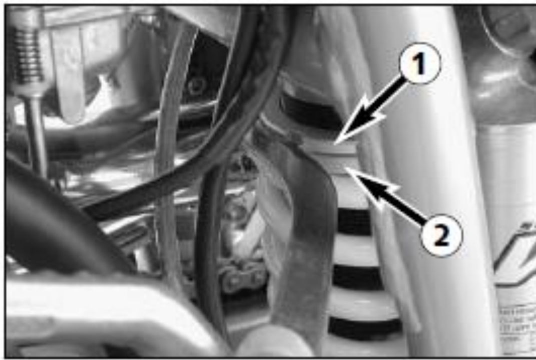
Czyszczenie tulei przeciwkurzowych widelca teleskopowego
Mieszki chroniące przed kurzem 4 służą do usuwania kurzu i grubych cząstek brudu z rury widelca. Jednak po pewnym czasie brud może również dostać się z tyłu mieszek chroniący przed kurzem. Jeśli zabrudzenia nie zostaną usunięte, pierścienie uszczelniające olej umieszczony za nim może zacząć wyciekać.
Za pomocą śrubokręta wyciągnij mieszek chroniący przed kurzem z zewnętrznej strony rurki i przesuń je w dół.
Dokładnie oczyścić mieszki chroniące przed kurzem, rury zewnętrzne i rury widelca oraz dokładnie je posmaruj silikonowym sprayem. Następnie wciśnij mieszek chroniący przed kurzem ręcznie w rurki zewnętrzne.



OSTRZEŻENIE
ŻADEN OLEJ SILIKONOWY NIE MOŻE DOSTAĆ SIĘ DO OPONY PRZEDNIEJ LUB TARCZ HAMULCOWYCH OD TEJ STRONY ZNACZNIE ZMNIEJSZY EFEKT DROGOWY OPONY I EFEKT HAMOWANIA PRZEDNIEGO.

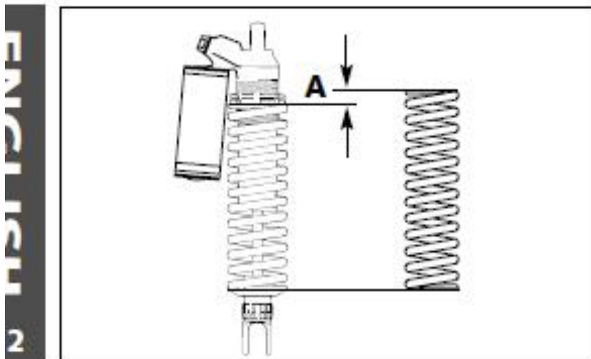
Zmiana wstępnego napięcia sprężyny amortyzatora

KTM ustawia amortyzator tylko dla kierowcy, ważąc około 75 kg (165 funtów). Jeśli chcesz zabrać ze sobą pasażera, jeśli ważysz znacznie więcej lub mniej niż 75 kg (165 funtów), powinieneś zmienić odpowiednio wstępne napięcie sprężyny na wartość A. Można to łatwo zrobić.



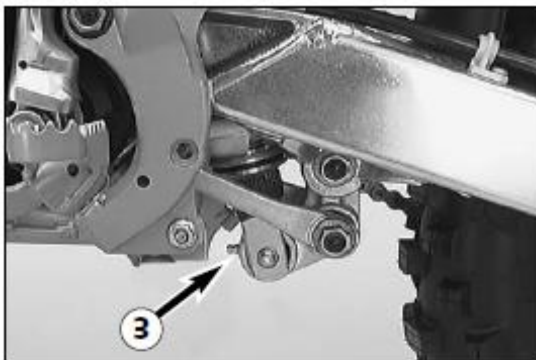
UWAGA:

- Przed zmianą napięcia wstępnego sprężyny zanotuj podstawowe ustawienie, np. ile nitek jest widocznych nad pierścieniem regulacyjnym.
- Jeden obrót pierścienia regulacyjnego 2 zmienia napięcie wstępne sprężyny o około 1,75 mm (0,07 cala).



Poluzuj pierścień blokujący 1 za pomocą klucza hakowego z zestawu narzędzi. Zmień wstępne napięcie sprężyny amortyzatora za pomocą pierścienia regulacyjnego 2 i ponownie dokręcić pierścień blokujący.

PODSTAWOWE USTAWIENIA - PRELOAD WIOSENNY:
WP 0118Y734 .... A = 23,5 mm (640 LC4)
WP 0118Y733 .... A = 22 mm (640 LC4 Supermoto)



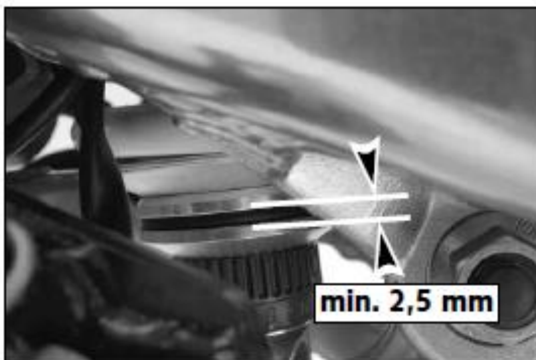
Smarowanie łącznika amortyzatora

Łożyska w wahaczu muszą być nasmarowane (Motorex Long Therm 2000) w regularnych odstępach czasu. W tym celu montuje się smarowniczkę 3 na wahaczu.

! UWAGA !
PO KAŻDYM CZASIE PRANIA/ mycia MOTOCYKLU JEST W SZCZEGÓLNOŚCI WAŻNE SMAROWAĆ SMAROWNICZKI, ABY USUNĄĆ JAKAKOLWIEK WODĘ Z ŁOŻYSK.

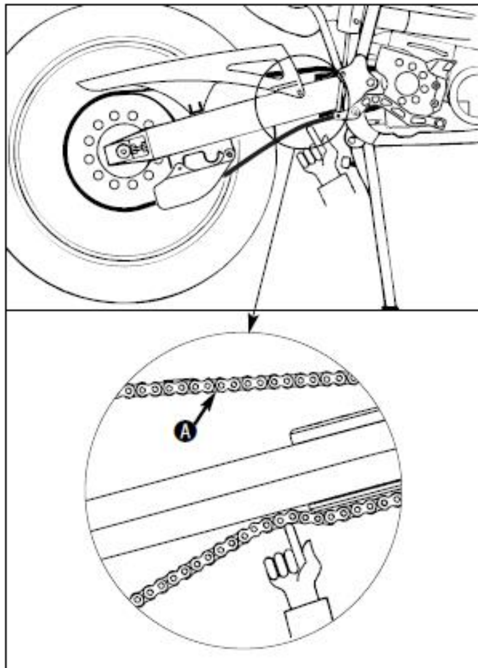
Sprawdzanie gumowego pierścienia na tylnym amortyzatorze WP

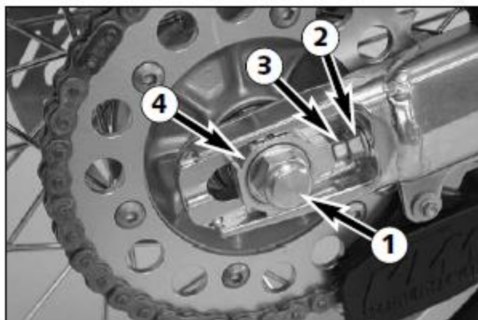
Gumowy pierścień zamontowany na tylnym amortyzatorze służy jako ZDERZAK POCHŁANIACZ WIBRACJI amortyzatora. Pierścień ten z czasem ściska się i traci WŁASCIWOŚCI pochłaniające.
Zmierz odległość między dwoma dyskami w różnych punktach wokół obwodu. Przestrzeń powinna mieć szerokość co najmniej 2,5 mm (0,1 cala). Należy zmienić gumowy pierścień zastąpiony przez dealera KTM z powodu zużycia gdy ten dolny limit zostanie przekroczony.



! UWAGA !
NIEWYMIANA PIERŚCIENIA GUMOWEGO W CZASIE MOŻE SPOWODOWAĆ USZKODZENIE PORAŻENIA TYLNEGO ABSORBER.

OSTRZEŻENIE
Tłumik amortyzatora jest wypełniony silnie Sprężonym AZOTEM. NIGDY NIE NALEŻY PRZEBIJAĆ AMORTYZATORA ORAZ WYKONYWAC NAPRAW WE WŁASNYM ZAKRESIE. MOŻE TO SPOWODOWAĆ GROŹNE OBRAŻENIA.







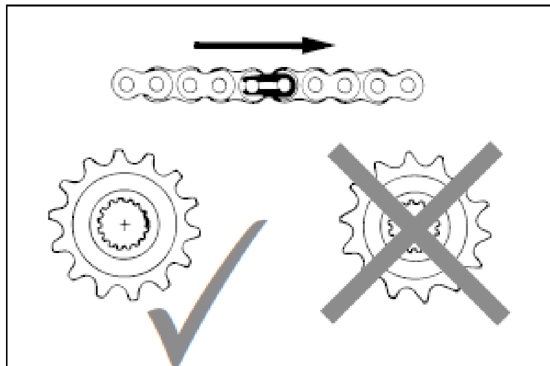
Sprawdzanie napięcia łańcucha
Aby to sprawdzić, podnieś motocykl na środkowej podstawie lub ramie, aż nie będzie dłużej dotykał ziemi. Naciśnij łańcuch w górę ok. 30 mm za końcem łańcucha przesuwnego
składnik. Łańcuch powinien ledwo dotykać wahacza, gdy górna część łańcucha A jest napięta. Jeśli nie, popraw napięcie łańcucha.

OSTRZEŻENIE
- JEŚLI NAPIĘCIE ŁAŃCUCHA JEST ZBYT WIELKIE, CZĘŚCI PODCZAS WTÓRNEJ TRANSMISJI MOCY (ŁAŃCUCH, ZĘBY ŁAŃCUCHOWE, PRZEKŁADNIE I ŁOŻYSKA KÓŁ TYLNYCH)
BĘDĄ PODLEGAĆ NIEPOTRZEBNYM NAPRĘŻENIOM, KTÓRE BĘDZEI NIEPOTRZEBNIE ZWIĘKSZAC ICH ZUŻYCIE I
NAWET ŁAMANIE ŁAŃCUCHA.
- ZBYT DUŻO LUZU W ŁAŃCUCHU, Z INNEJ STRONY, MOŻE SPOWODOWAĆ SPADANIE ŁAŃCUCHA Z KOŁA ŁAŃCUCHOWEGO. JEŚLI TO SIĘ STANNIE, ŁAŃCUCH Mógłby TAKŻE ZABLOKOWAĆ TYLNE KOŁO LUB SPOWODOWAĆ USZKODZENIE SILNIKA.
- W KAŻDYM PRZYPADKU OPERATOR PRAWDOPODOBNIE UTRACI KONTROLĘ MOTOCYKLA.

Prawidłowa REGULACJA napięcia łańcucha
Poluzuj nakrętkę kołnierzową 1, poluzuj przeciwnakrętki 2 i obróć w prawo i w lewo śruby regulacyjne 3 jednakowo daleko. Dokręcić przeciwnakrętki 2.
Przed dokręceniem osi koła sprawdź, czy nastawniki łańcucha 4 są w bliskim sąsiedztwie śrub regulacyjnych i że tylne koło zostało wyrównane (z osiowane) z przednim kołem. Dokręcić nakrętkę kołnierzową 1 momentem 80 Nm.

OSTRZEŻENIE
JEŚLI NIE MASZ KLUCZA MOMENTU POD RĘKĄ, UPEWNIJ SIĘ, czy dobrze dokręciłeś PRZEZ SPRAWDZENIE U DEALERA KTM NAJSZYBCIEJ, JAK TO MOŻLIWE. ZA LUŹNA OSI MOŻE PROWADZIĆ DO NIESTABILNEGO ZACHOWANIA MOTOCYKLA PODCZAS JAZDY.
UWAGA: Duży zakres regulacji regulatorów łańcucha 32 mm (1,28 cala) pozwala na użycie różnych proporcji wtórnych w połączeniu z tym samym
długość łańcucha. Regulatory łańcucha 4 można obracać o 180 °.

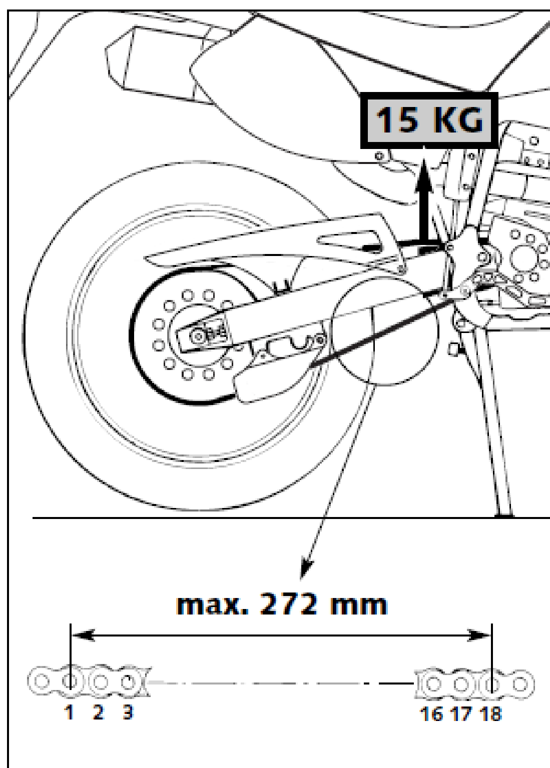
! UWAGA !
ZAWSZE PODCZAS MOTAZU NAPINACZ ŁAŃCUCHA MUSI BYĆ RÓWNOMIERNIE/ SYMETRYCZNIE WYPROSTOWANY/ USTAWIONY.



Konserwacja łańcucha
Dla długiej żywotności łańcucha bardzo ważna jest dobra konserwacja. Łańcuchy typu X-ring wymagają jedynie niewielkiej konserwacji. Najlepszym sposobem jest użycie dużej ilości wody, ale nigdy nie używaj pędzli ani rozpuszczalników. Po pozostawieniu łańcucha do wyschnięcia możesz użyć specjalny spray do łańcucha X-ring (Motorex Chainlube Racing).

OSTRZEŻENIE
ŻADNE SMAROWANIE NIE DOTRZEĆ DO TYLNEJ OPONY LUB TARCZY HAMULCOWEJ, GDYŻ PRZYCZEPNOŚĆ DROGOWA ORAZ SKUTKI HAMOWANIA TYLNYCH KÓŁ ZOSTANĄ ZMNIEJSZONE, A MOTOCYKL MOŻE ŁATWO STRACIĆ KONTROLĘ.

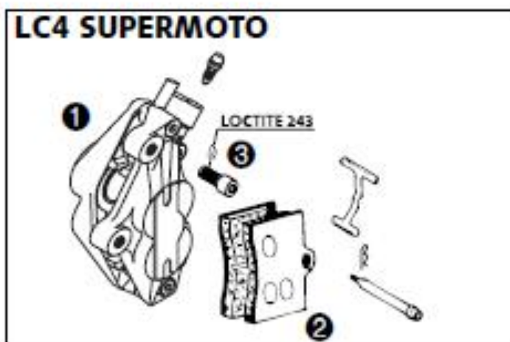
! UWAGA !
PODCZAS MONTAŻU ŁAŃCUCHA ZAPINKA MUSI BYĆ ZAMKNIĘTA PUNKT W KIERUNKU OBROTU.
Sprawdź także koła łańcuchowe i prowadnice łańcucha pod kątem zużycia i wymień w razie potrzeby.



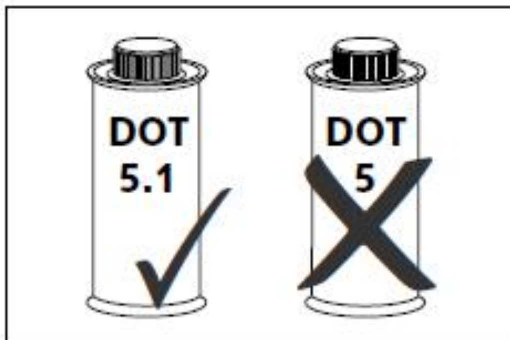
Zużycie łańcucha
Aby sprawdzić zużycie łańcucha, zapoznaj się z następującymi instrukcjami:
Ustaw bieg na biegu jałowym i pociągnij górny pas łańcucha za pomocą ok. 10–15 kilogram (33 funty) w górę (patrz rysunek). Teraz można zmierzyć przestrzeń 18 rolek łańcucha na dolnej nici łańcucha. Łańcuch należy wymienić na najpóźniej przy pomiarze przestrzeni 272 mm (10,88 cala). Łańcuchy nie zawsze zużywają się równomiernie, dlatego powtórz pomiar w innym miejscu w łańcuchu.

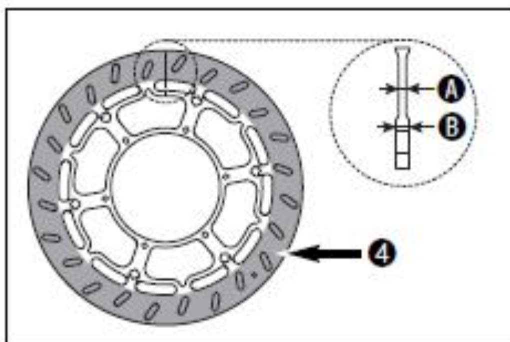
UWAGA: W przypadku zamontowania nowego łańcucha należy również wymienić koła łańcuchowe.
Nowe łańcuchy zużywają się szybciej, jeśli są używane na starych używanych zębatkach.











Ogólne informacje na temat hamulców tarczowych KTM

ZACISKI HAMULCOWE (LC4):

Zaciski hamulcowe tej serii „pływają”. Oznacza to, że zaciski hamulcowe nie są solidnie przymocowane do wspornika zacisku. Tak więc klocki hamulcowe są zawsze w optymalnym kontakcie z tarczą hamulcową. Przykręć śruby wspornik zacisku z LOCTITE 243 (Klej do gwintów) i dokręcić momentem 25 Nm.

ZACISKI HAMULCOWE (LC4 SUPERMOTO):

Zacisk 1 hamulca przedniego ma 4 tłoki hamulcowe i jest sztywno z nim połączony noga widelca. Tylny zacisk hamulca ma jeden tłok hamulca i „unosi się”, który oznacza, że nie jest on sztywno połączony ze wspornikiem zacisku hamulca. Wynikowa/ automatyczna regulacja boczna zapewnia optymalne oparcie klocków hamulcowych 2 na tarczy hamulcowej w dowolnym momencie. Przykręć śruby 3 zacisku podeprzeć LOCTITE 243 (Klej do gwintów) i dokręcić momentem 40 Nm.

KLOCKI HAMULCOWE:

Motocykle są dostarczane z organicznymi klockami hamulcowymi, a także zostały kodowane tymi padem. Wspomniane pady nadają się do prawie całego zakres zastosowania tych motocykli. Przeznaczony jest wyłącznie do wyścigów wyczynowych bardzo brudne warunki (np. woda w połączeniu z piaskiem i błotem) zalecamy klocki hamulcowe ze spiekanymi okładzinami. Jednak weź zauważ, że klocki hamulcowe ze spiekanymi okładzinami nie były typu zakodowane! Poza tym mogą powodować większe zużycie tarcz hamulcowych.

OSTRZEŻENIE

KLOCKI HAMULCOWE DOSTĘPNE W HANDLU AKCESORIAMI CZĘSTO NIE SĄ DOZWOLONE

OBSŁUGA TWOJEGO MOTOCYKLA KTM W RUCHU DROGOWYM. PROJEKTOWANIE KLOCK HAMULCOWYCH I WSPÓŁCZYNNIK TARCIA ORAZ Z tego względu MOC HAMOWANIA MOŻE ODCHYLEĆ ISTOTNIE Z ORYGINALNYCH KLOCK HAMULCOWYCH KTM. JEŻELI WYKORZYSTASZ INNE KLOCKI HAMULCOWE NIŻ TE DOSTARCZONE Z ORYGINALNYM WYPOSAŻENIEM, NIE MOŻNA GWARANTOWAĆ UPOWAŻNIAJĄ SIĘ DO KORZYSTANIA Z RUCHU DROGOWEGO. TWÓJ MOTOCYKL NIE BĘDZIE DŁUŻEJ ZGODNIE Z REGULAMINAMI UPOWAŻNIAJĄCYMI DO UŻYTKOWANIA POJAZDÓW RUCH DROGOWY I GWARANCJA BĘDĄ UWAŻANE.

PŁYN HAMULCOWY:

KTM wypełnia układy hamulcowe hamulcem „Motorex Brake Fluid DOT 5.1” płyn, jeden z najlepszych obecnie dostępnych płynów hamulcowych. Polecamy że nadal z niego korzystasz. Płyn hamulcowy DOT 5.1 oparty jest na eterze glikolowym i w kolorze bursztynu. Jeśli nie masz żadnego DOT 5.1 do uzupełnienia, możesz może używać płynu hamulcowego DOT 4. Należy go jednak jak najszybciej wymienić możliwe przez DOT 5.1. Nigdy nie używaj płynu hamulcowego DOT 5. Opiera się na oleju silikonowym i ma fiolet kolor. Uszczelki i przewody hamulcowe nie są z nim kompatybilne.

OSTRZEŻENIE

NALEŻY ROCZNIE ZMIENIĆ PŁYN HAMULCOWY CO NAJMNIEJ RAZ. JEŚLI MYCIE SIĘ MOTOCYKL CZĘSTO PŁYN HAMULCA MUSI BYĆ ZMIENIONY JESZCZE WIĘCEJ CZĘSTO.

PŁYNNE HAMULCOWE NAPĘDY DO WODY POCHŁANIANEJ. W związku z tym KIESZENIA PARY MOGĄ BYĆ WSTĘPNE „STARE” PŁYNY HAMULCOWE NAWET W NISKICH TEMPERATURACH, POWODUJĄCE UKŁAD HAMULCOWY ZAWIEŚĆ.

ZBIORNIKI PŁYNÓW HAMULCOWYCH:

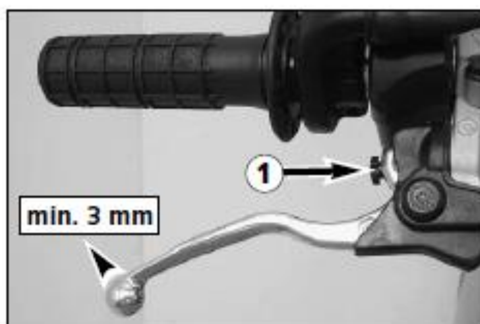
Zbiorniki płynu hamulcowego w hamulcach przednich i tylnych kół zostały zaprojektowane w taki sposób, że nawet przy zużyciu klocków hamulcowych tak nie jest konieczne do uzupełnienia płynu hamulcowego. Jeśli poziom płynu hamulcowego spadnie poniżej minimum albo nieszczelność układu hamulcowego, albo okładziny hamulcowe całkowicie zużyty. W takim przypadku skonsultuj się z autoryzowanym sprzedawcą KTM natychmiast.

TARCZE HAMULCOWE:

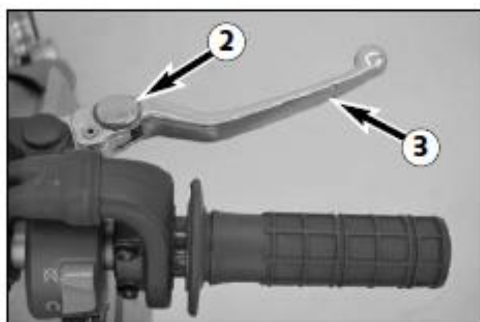
Zużycie zmniejsza grubość tarczy hamulcowej w obszarze styku 4 z klocki hamulcowe. W najcieńszym miejscu A tarcza hamulcowa nie może być większa o 0,4 mm cieńszy niż jego wymiar nominalny B. Wymiar nominalny może być sprawdzany w miejscu poza obszarem kontaktu z klockami hamulcowymi. Sprawdź zużycie w kilku miejscach.

OSTRZEŻENIE

- TARCZE HAMULCOWE CIERPIĄCE ZUŻYCIE WIĘKSZE NIŻ 0,4 MM STANOWIĄ BEZPIECZEŃSTWO ZARYZYKOWAĆ. NALEŻY WYMIENIĆ TARCZĘ HAMULCOWĄ NATYCHMIAST WKRÓTCE, JEŻELI OTRZYMUJE SIĘ LIMIT ZUŻYCIA. - W ZASADZE ZASADY NALEŻY WYKONAĆ JAKIEKOLWIEK NAPRAWĘ UKŁADU HAMULCOWEGO PRZEZ LICENCJONOWANĄ MECHANIKĘ KTM.



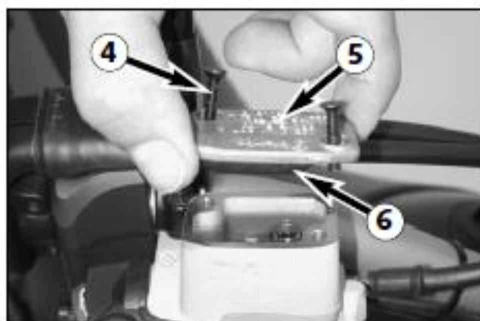
Regulacja luzu na dźwigni hamulca ręcznego (LC4)
Swobodny skok dźwigni hamulca ręcznego można wyregulować za pomocą regulacji śruba 1. W ten sposób pozycja punktu nacisku (tj. opór, jaki odczuwasz na dźwigni hamulca ręcznego, gdy klocki hamulcowe są dociśnięty do tarczy hamulcowej) można dopasować do dowolnej wielkości dłoni. Gdy naciskasz dźwignię hamulca ręcznego do przodu, powinieneś mieć co najmniej 3 mm luzu (0,12 cala). W razie potrzeby obróć śrubę regulacyjną 1.
! UWAGA !
DŹWIGNIA HAMULCA RĘCZNEGO LUZ MUSI MIEĆ NAJMNIEJ 3 MM (0,12 IN). TYLKO NASTĘPNIE ZACZYNA SIĘ PRZEMESZCZAĆ TŁOK W RĘCZNYM CYLINDRZE HAMULCA (DO ROZPOZNAWALNY PRZEZ WIĘKSZY OPÓR DŹWIGNI HAMULCA RĘCZNEGO). JEŚLI TEN LUZ NIE JEST WYSTARCZAJĄCY, CIŚNIENIE BĘDZIE PODNIESIONE W UKŁADZI HAMULCOWYM, A PRZEDNI HAMULEC KOŁA MOŻE NIE BYĆ SKUTECZNY Z POWODU PRZEGRZANIA.



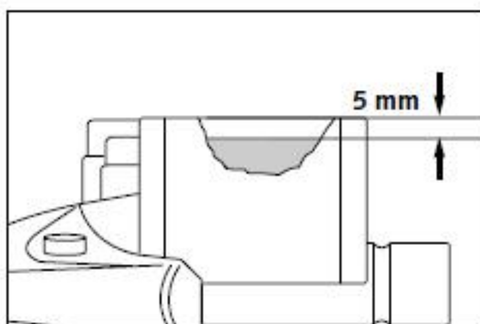
Zmiana podstawowej pozycji dźwigni hamulca ręcznego (LC4 Supermoto)
Śruba regulacyjna 2 pozwala zmienić podstawową pozycję hamulca ręcznego dźwignia 3. Naciśnij zewnętrzny koniec dźwigni hamulca ręcznego do przodu i jednocześnie obróć śruba regulacyjna.

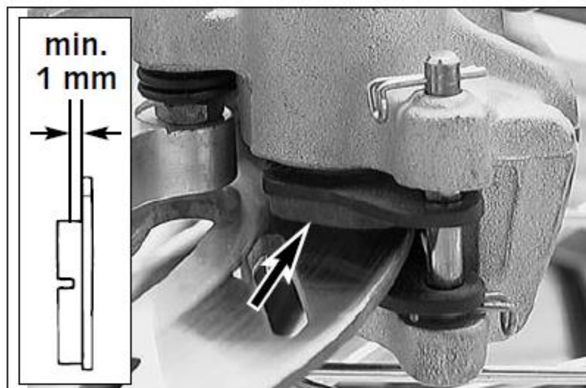


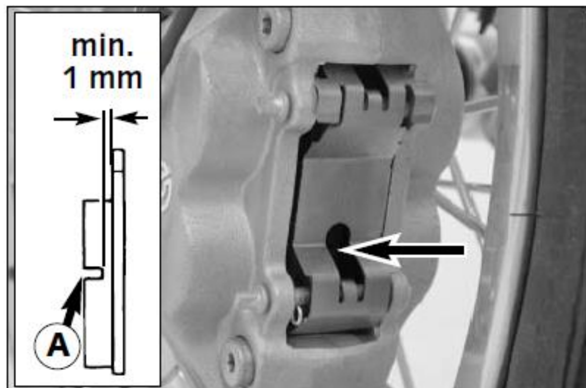
Kontrola poziomu płynu hamulcowego - przedni hamulec
Zbiornik płynu hamulcowego jest połączony z cylindrem hamulca ręcznego na kierownica i zbiornik są zaopatrzone w szybę kontrolną. W zbiorniku w pozycji poziomej poziom płynu hamulcowego nie powinien spaść poniżej środek szklanki.
OSTRZEŻENIE
JEŻELI POZIOM PŁYNU HAMULCOWEGO SPADA PONIŻEJ MINIMALNEJ EITHER UKŁAD HAMULCOWY MA PRZECIEK LUB CYLINDERKI HAMULCA SĄ CAŁKOWICIE ZUŻYTE. W TYM PRZYPADKU KONSULTUJ SIĘ Z AUTORYZOWANY DEALER KTM NATYCHMIAST.

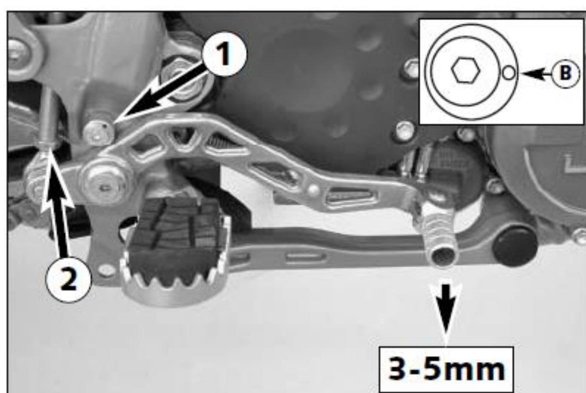


Napełnianie zbiornika płynu przedniego hamulca *
Poluzuj śruby 4 i zdejmij pokrywę 5 i membranę 6. W razie potrzeby zdemontować lusterko i poluzować uchwyt przepustnicy.Ustaw cylinder hamulca ręcznego w pozycji poziomej i napełnij płyn hamulcowy zbiornik do 5 mm (0,2 cala) poniżej obręczy z płynem hamulcowym DOT 5.1 (Motorex Płyn hamulcowy DOT 5.1). Założyć membranę i pokrywę, dokręcić śruby. Spłukać rozlany lub przelewający się płyn hamulcowy wodą.
OSTRZEŻENIE
- NIGDY NIE UŻYWAJ PŁYNU HAMULCOWEGO DOT5! OPIERA SIĘ NA OLEJU SILIKONOWYM I MA FIOLETOWY KOLOR. USZCZELKI I WĘŻE HAMULCA MUSZĄ BYĆ W SZCZEGÓLNOŚCI DOSTOSOWANE.
- PRZECHOWYWAĆ PŁYN HAMULCOWY W MIEJSCU NIEDOSTĘPNYM DLA DZIECI.
- PŁYN HAMULCOWY MOŻE SPOWODOWAĆ PODRAŻNIENIE SKÓRY. UNIKAJ KONTAKTU ZE SKÓRĄ I OCZAMI. GDYBY PŁYN HAMULCOWY ZNALAZŁ SIĘ W TWOICH OCZACH, SZYBLIE PŁUKANIE WODĄ I KONSULTOWANIEM DOKTOR.
! UWAGA !
- NIE POZWALA PŁYNU HAMULCOWEGO NA KONTAKT Z FARBĄ, JEST TO EFEKTYWNY ZMYWACZ FARBy.
- UŻYWAJ WYŁĄCZNIE CZYSTEGO PŁYNU HAMULCOWEGO POBRANEGO Z ZAMKNIĘTEJ ZBIORNIKA.





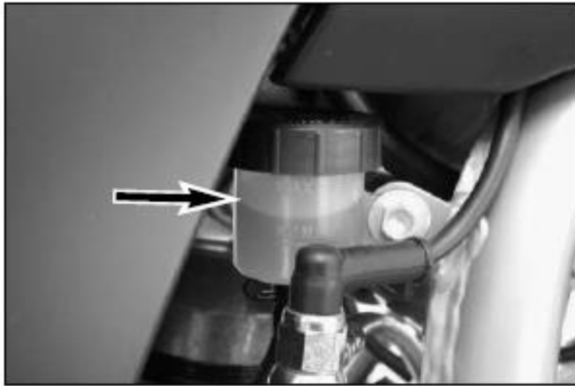




Sprawdzanie przednich klocków hamulcowych (LC4)
Klocki hamulcowe można sprawdzić od dołu. Podszewki muszą być co najmniej Grubość 1 mm (0,04 cala).
OSTRZEŻENIE
NAJBARDZIEJ ZUŻYTE KLOCKI HAMULCOWE NIE POWINNY BYĆ cieńsze niż 1 MM, W INNY SPOSÓB MOGĄ PROWADZIĆ DO AWARII HAMULCA. DLA WŁASNEGO BEZPIECZEŃSTWA
NIE ODDAWAJ SIĘ, ŻE ZMIENIONO TWOJE KLOCKI HAMULCOWE.
! UWAGA !
JEŚLI KLOCKI HAMULCOWE SĄ WYMIENIONE ZBYT PÓŹNO, POWIERZCZNIA CIERNA JEST CZĘŚCIOWO LUB CAŁKOWICIE ZUŻYTA, ELEMENTY STALOWE KLOCKÓW HAMULCOWYCH OCIERAJĄ/ WYCIERAJĄTARCZĘ HAMULCOWĄ, ONIŻA TO ZNACZACO EFEKT HAMOWANIA I POWODUJE ZNISZCZENIE TARCZY HAMULCOWEJ.

Sprawdzanie przednich klocków hamulcowych (LC4 Supermoto)
Klocki hamulcowe można sprawdzić od tyłu. Zawsze sprawdzaj klocki hamulcowe podszewki przed startem na motocyklu. Nie powinny być cieńsze 1 mm (0,04 cala), co ma miejsce, gdy wycięcie A nie jest już dostrzegalne.
OSTRZEŻENIE
NAJBARDZIEJ ZUŻYTE KLOCKI HAMULCOWE NIE POWINNY BYĆ cieńsze niż 1 MM, W INNY SPOSÓB MOGĄ PROWADZIĆ DO AWARII HAMULCA. DLA WŁASNEGO BEZPIECZEŃSTWA NIE
ODŁÓŻ ZMIENIONE KLOCKI HAMULCOWE.
! UWAGA !
JEŚLI KLOCKI HAMULCOWE SĄ WYMIENIONE ZBYT PÓŹNO, POWIERZCZNIA CIERNA JEST CZĘŚCIOWO LUB CAŁKOWICIE ZUŻYTA, ELEMENTY STALOWE KLOCKÓW HAMULCOWYCH OCIERAJĄ/ WYCIERAJĄTARCZĘ HAMULCOWĄ, OBNIŻA TO ZNACZACO EFEKT HAMOWANIA I POWODUJE ZNISZCZENIE TARCZY HAMULCOWEJ.

Zmiana podstawowej pozycji pedału hamulca nożnego *
Podstawową pozycję pedału hamulca nożnego można zmienić, obracając ogranicznik wałek 1. Następnie należy ustawić luz na pedale hamulca nożnego środki tłoczyska 2. Mierzony na zewnątrz pedał hamulca nożnego musi mieć 3-5 mm (0,12–0,20 cala) swobodnego luzu, zanim tłoczysko będzie mogło przesunąć tłok w kierunku cylinderka hamulcowego (rozpoznawany na podstawie oporu na stopie pedał hamulca).
UWAGA: Aby zapobiec obracaniu się rolki zatrzymującej podczas dokręcania, przeciwdziałać wkładając sześciokątny klucz nasadowy do przewidzianego do tego celu otworu B.
! UWAGA !
JEŚLI TEN LUZ NIE JEST WYSTARCZAJĄCY, CIŚNIENIE BĘDZIE PODNIESIONE W UKŁADZI HAMULCOWYM, PODCZAS JAZDY SPOWODUJE TO STAŁE TARCIE KLOCKÓW HAMULCOWYCH. UKŁAD HAMULCOWY MOŻE SIĘ PRZEGRZAĆ I MOŻNA GO CAŁKOWICIE USZKODZIĆ W EKSTREMALNYCH PRZYPADKACH.



Sprawdzanie poziomu płynu hamulcowego z tyłu
Zbiornik tylnego hamulca tarczowego znajduje się po lewej stronie pojazdu obok gaźnika podłączenie gaźnika. Płyn hamulcowy poziom nie może spaść poniżej oznaczenia „MIN", gdy pojazd znajduje się w pozycji pionowej.

OSTRZEŻENIE
JEŻELI POZIOM PŁYNU HAMULCOWEGO SPADA PONIŻEJ MINIMALNEJ WARTOŚCI UKŁAD HAMULCOWY MA
PRZECIEK LUB CYLINDERKI HAMULCA SĄ CAŁKOWICIE ZUŻYTE. W TYM PRZYPADKU KONSULTUJ Z AUTORYZOWANY DEALER KTM NATYCHMIAST.

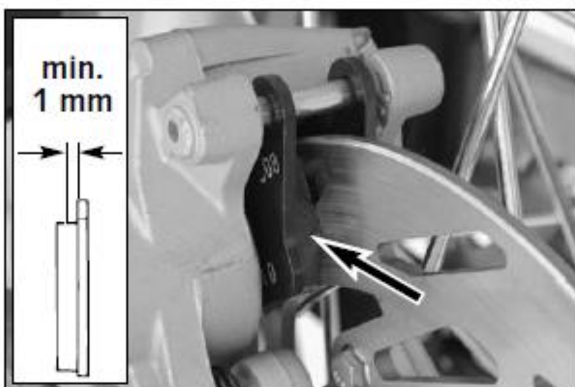


Uzupełnianie tylnego zbiornika płynu hamulcowego *
Gdy poziom płynu hamulcowego spadnie do znaku MIN, należy go uzupełnić zbiornik płynu hamulcowego. Aby ułatwić dostęp do zbiornika płynu hamulcowego, zaleca się jego ODKRĘCENIE śruba sześciokątna 1. Następnie przesuń pojemnik na zewnątrz, jak pokazano w ilustracja. Wyjmij korek 2 z gumową nakładką 3 i dodaj płyn hamulcowy DOT 5.1 (Płyn hamulcowy Motorex DOT 5.1) do znaku „MAX". Zastkać gumowy but i zatyczka. Przelany lub rozlany płyn hamulcowy należy spłukać
z wodą. Zamontować śrubę i przymocować zbiornik płynu hamulcowego do ramy, zawsze starając się uniknąć załamań węża łączącego.

OSTRZEŻENIE
- NIGDY NIE UŻYWAJ PŁYNU HAMULCOWEGO DOT 5! OPIERA SIĘ NA OLEJU SILIKONOWYM I ma FIOLETOWYM KOLOR. USZCZELKI I WĘŻE HAMULCA MUSZĄ BYĆ W SZCZEGÓLNOŚCI DOSTOSOWANE.
- PRZECHOWYWAĆ PŁYN HAMULCOWY W MIEJSCU NIEDOSTĘPNYM DLA DZIECI.
- PŁYN HAMULCOWY MOŻE SPOWODOWAĆ PODRAŻNIENIE SKÓRY. UNIKAJ KONTAKTU ZE SKÓRĄ I OCZAMI. GDYBY PŁYN HAMULCOWY ZNALAZŁ SIĘ W TWOICH OCZACH, SZYBLIE PŁUKANIE WODĄ I KONSULTOWANIEM DOKTOR.



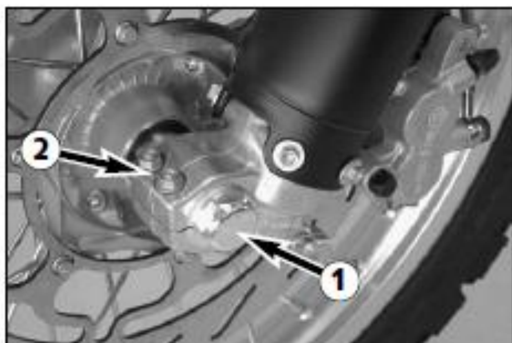
! UWAGA !
- NIE POZWALAJ PŁYNU HAMULCOWEGO NA KONTAKT Z FARBĄ, JEST TO EFEKTYWNY ZMYWACZ FARBY
.- UŻYWAJ WYŁĄCZNIE CZYSTEGO PŁYNU HAMULCOWEGO POBRANEGO Z ZAMKNIĘTEJ ZBIORNIKA.

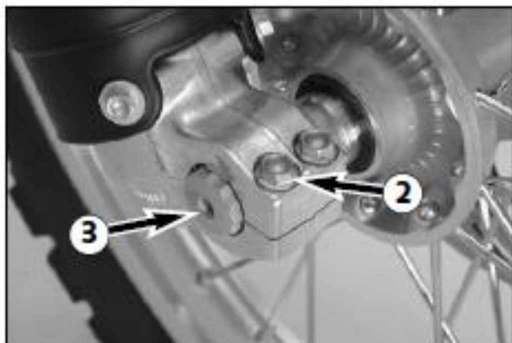


Sprawdzanie tylnych klocków hamulcowych
Klocki hamulcowe można sprawdzić od tyłu. Grubość podszewki nie może być mniejsza niż 1 mm (0,04 cala).

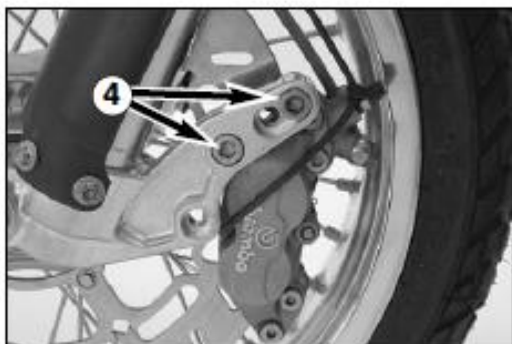
OSTRZEŻENIE
NAJBARDZIEJ ZUŻYTE KLOCKI HAMULCOWE NIE POWINNY BYĆ cieńsze niż 1 MM (0,04 IN), W INNY SPOSÓB MOGĄ PROWADZIĆ DO AWARII HAMULCA. TYLKO DLA CIEBIE
BEZPIECZEŃSTWO NIE ODŁĄCZA SIĘ, ŻE ZMIENIONO TWOJE KLOCKI HAMULCOWE.

! UWAGA !
JEŚLI KLOCKI HAMULCOWE SĄ WYMIENIONE ZBYT PÓŹNO, POWIERZCZNIA CIERNA JEST CZĘŚCIOWO LUB CAŁKOWICIE ZUŻYTA, ELEMENTY STALOWE KLOCKÓW HAMULCOWYCH OCIERAJĄ/ WYCIERAJĄTARCZĘ HAMULCOWĄ, OBNIŻA TO ZNACZACO EFEKT HAMOWANIA I POWODUJE ZNISZCZENIE TARCZY HAMULCOWEJ.



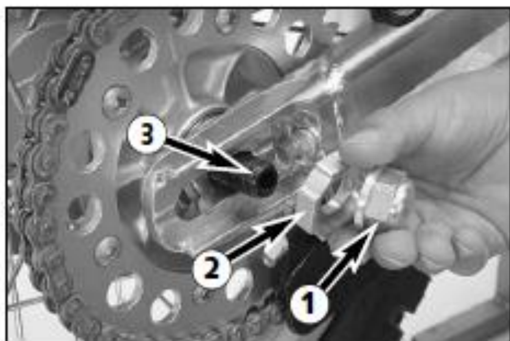


Demontaż i montaż przedniego koła (LC4)
Aby zdjąć przednie koło, podnieś motocykl na ramie, aby: przednie koło nie dotykało już podłoża. Poluzuj obie śruby zaciskowe 2 na lewym ramieniu widelca. Następnie poluzuj kołnierz nakrętki 1 przed poluzowaniem śrub zaciskowych 2 na prawym ramieniu widelca.
Przytrzymaj przednie koło i wyjmij wrzeciono koła 3.
UWAGA: Wrzeciono koła można łatwiej wyciągnąć, obracając go umiarkowanie za pomocą klucza ALLAN / IMBUS 6 mm (0,24 cala) podczas ciągnięcia. Ostrożnie zdejmij przednie koło z widelca.
! UWAGA !
- NIE URUCHAMIAJ HAMULCA RĘCZNEGO, GDY ZOSTAŁO PRZEDNIE KOŁO WYMONTOWANE
- ZAWSZE STAWIAĆ KOŁO NA POWIERZCNI Z TARCZĄ HAMULCOWĄ W GÓRĘ. W przeciwnym razie TARCZA HAMULCOWA MOŻE BYĆ USZKODZONA.
Aby zamontować przednie koło, podnieś je do widelca, ustaw i zamontuj oś wał. Zamontować nakrętkę kołnierzową 1, dokręcić śruby zaciskające 2 po prawej stronie przejście osi widelca, aby zapobiec obracaniu się wału i dokręcić nakrętka kołnierzowa do 40 Nm.
Poluzuj śruby zaciskowe prawej nogi widelca. Zdejmij motocykl
ze STOPEK. Naciśnij hamulce przednich kół i naciśnij widelec
kilka razy energicznie, aby nogi widelca zrównały się.
Dopiero po tym dokręć śruby zaciskowe na obu nogach widelca o wartości 10 Nm.
OSTRZEŻENIE
JEŚLI NIE MASZ KLUCZA MOMENTU POD RĘKĄ, UPEWNIJ SIĘ, czy dobrze dokręciłeś PRZEZ SPRAWDZENIE U DEALERA KTM NAJSZYBCIEJ, JAK TO MOŻLIWE. ZA LUŹNA OSI MOŻE PROWADZIĆ DO NIESTABILNEGO ZACHOWANIA MOTOCYKLA PODCZAS JAZDY.
- PO ZAMONTOWANIU PRZEDNIEGO KOŁA, NALEŻY UTRZYMYWAĆ HAMULEC RĘCZNY, AŻ DO SKASOWANIA LUZÓW NA KLOCKACH.
- JEST BARDZO WAŻNE, ABY UTRZYMAĆ TARCZĘ HAMULCOWĄ W CZYSTOŚCI BEZ OLEJU I TŁUSZCZU, I OCZYŚCIĆ JĄ PO MOTAŻU.





Demontaż i montaż przedniego koła (LC4 Supermoto)
Przednie koło Supermoto jest zasadniczo DEMOTOWANE w ten sam
sposób jak przednie koło LC4. Jednak najpierw trzeba zdemontować zacisk hamulca. . Aby zdemontować zacisk hamulca przedniego, wykręć obie śruby 4 i wyciągnij zacisk do tyłu z tarczy hamulcowej. Po zamontowaniu przedniego koła wsuń zacisk hamulca do tarczy hamulcowej. Usuń smar z gwintów obu śrub 4 i nałóż Loctite 243 (Klej do gwintów). Dokręć śruby momentem 40 Nm.
OSTRZEŻENIE
WKRĘTY 4 MUSZĄ BYĆ ZABEZPIECZONE ZA POMOCĄ LOCTITE 243 (KLEJ DO GWINTÓW).(Klej do gwintów)



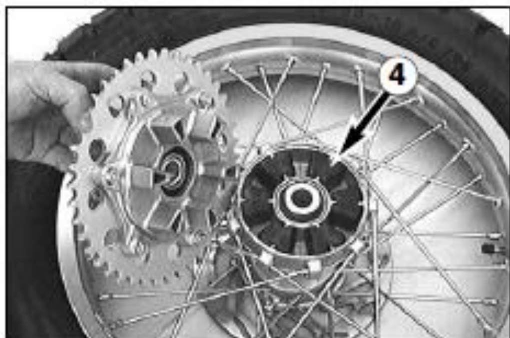


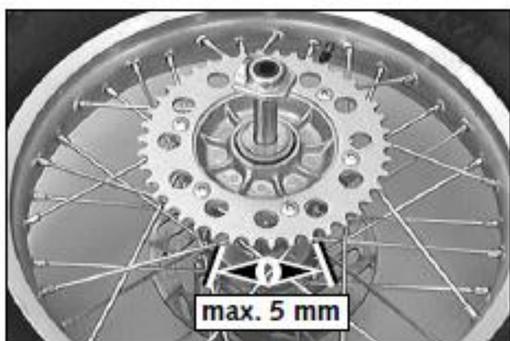
Demontaż i montaż tylnego koła
Aby zdjąć tylne koło, podnieś motocykl na ramie, aby: tylne koło nie dotykało już podłoża. Poluzuj nakrętkę kołnierza 1, zdejmij napinacz łańcucha 2, przytrzymaj tylne koło i wyciągnij wrzeciono 3 koła, aż tylne koło będzie wolne, ale hamulec wsparcie zacisku jest nadal utrzymywane. Popchnij tylne koło jak najdalej do przodu, zdejmij łańcuch z tylnej zębatki i ostrożnie wyjmij tylne koło z wahacza.

! UWAGA !
- NIE UŻYWAJ TYLNEGO HAMULCA, GDY TYLNE KOŁO ZOSTAŁO ZDEMONTOWANE.
- ZAWSZE STAWIAĆ KOŁO NA POWIERZCHNI Z TARCZĄ HAMULCOWĄ W GÓRĘ. W przeciwnym razie TARCZA HAMULCOWA MOŻE BYĆ USZKODZONA.
- JEŚLI OŚ JEST ZDEJMOWANA, OCZYŚCIĆ GWINTY WRZECIONA KÓŁ I KOŁNIERZ KOLOROWY DOKŁADNIE I NAKŁADAĆ NOWY PŁASZCZ SMARU (MOTOREX DŁUGI THERM 2000), ABY ZAPOBIEGAĆ ZACIERANIU.

UWAGA: Jeśli tylne koło zostało zdemontowane, należy również sprawdzić guma amortyzująca wstrząsy. Tylne koło jest montowane ponownie w odwrotnej kolejności. Przed dokręceniem kołnierza nakrętkę do 80 Nm, popchnij tylne koło do przodu, aby łańcuch napinacze leżały na śrubach napinających.

OSTRZEŻENIE
JEŚLI NIE MASZ KLUCZA MOMENTU POD RĘKĄ, UPEWNIJ SIĘ, czy dobrze dokręciłeś PRZEZ SPRAWDZENIE U DEALERA KTM NAJSZYBCIEJ, JAK TO MOŻLIWE. ZA LUŹNA OSI MOŻE PROWADZIĆ DO NIESTABILNEGO ZACHOWANIA MOTOCYKLA PODCZAS JAZDY.
- PO ZAMONTOWANIU PRZEDNIEGO KOŁA, NALEŻY naciskać HAMULEC NOŻNY, AŻ DO SKASOWANIA LUZÓW NA KLOCKACH.
- JEST BARDZO WAŻNE, ABY UTRZYMAĆ TARCZĘ HAMULCOWĄ W CZYSTOŚCI BEZ OLEJU I TŁUSZCZU, I OCZYŚCIĆ JĄ PO MOTAŻU.





Sprawdzanie gum amortyzujących w piasty tylnej *
Modele LC4 mają tłumioną piastę tylnego koła. W tym celu moc Z SILNIKA jest przenoszona z tylnej zębatki za pomocą 6 gum amortyzujących 4 na tylne koło. Te 6 GUM absorpcyjnych zużywa się wraz ze wzrostem czas pracy i powinien być sprawdzany pod kątem zużycia, ilekroć jest tylne koło wymontowane.
W tym celu połóż tylne koło na stole roboczym z tylną zębatką do góry i włożyć wrzeciono koła do piasty. Teraz przytrzymaj tylne koło mocno i spróbuj obrócić tylną zębatkę. Tylna zębatka nie może się obrócić więcej niż maksymalnie 5 mm (0,2 cala) mierzone na zewnątrz. Jeśli luz koła łańcuchowego jest większy, należy wymienić wszystkie 6 gum amortyzujących. Sprawdź gumy amortyzujące pod kątem uszkodzeń i zabrudzeń.

! UWAGA !
JEŚLI GUMY ABSORPCYJNE WSTRZĄSOWE NIE SĄ WYMIENIONE W DOBRYM CZASIE, TYLNA ZĘBATKA I TYLNA PIASTA ZOSTANĄ USZKODZONE. ZAWSZE WYMIEŃ WSZYSTKIE 6 GUMY ABSORPCYJNE, NIGDY JEDENĄ GUMĘ.



TIRES - AIR PRESSURE		
640 LC4	front	rear
Road, driver only	1,8 bar (26psi)	2,0 bar (29psi)
Road, with passenger	2,0 bar (29 psi)	2,2 bar (31psi)
640 LC4 Supermoto	front	rear
Road, driver only	2,0 bar (29psi)	2,2 bar (31psi)
Road, with passenger	2,2 bar (31psi)	2,4 bar (34psi)

Opony, ciśnienie powietrza

Typ opony, stan opony i ciśnienie powietrza w oponach wpływa na sposób, w jaki jeździ motocykl, dlatego należy je sprawdzić za każdym razem, gdy przygotowujesz się do jazdy motocyklem w dowolnym miejscu.

OSTRZEŻENIE

W CELU ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA JAZDY I OPTYMALNEJ WYDAJNOŚCI JAZDY, TYLKO KTMAPPROVROED OPONY MOGĄ BYĆ STOSOWANE. INNE OPONY MOGĄ NEGATYWNIE WPŁYWAĆ NA JAZDĘ WYDAJNOŚĆ (np. Wibracje przy wyższych prędkościach).

Homologowane opony do 640 LC4 (od lipca 2002 r.)

BRIDGESTONE. . . . . .TW 301/302
METZELER. . . . . .ENDURO 3, ENDURO 4, KAROO
MICHELIN. . . . . .SIRAC, T63
PIRELLI. MT21, MT60, MT70, MT90

- Typ i rozmiar opony można znaleźć w specyfikacjach technicznych oraz w certyfikat homologacji
- Stan opon należy sprawdzać za każdym razem, gdy chcesz jeździć motocyklem. Przed wyjazdem sprawdź przebicia i gwoździe lub inne ostre przedmioty, które mogły zostać osadzone w oponie.
- Sprawdź obowiązujące w twoim kraju przepisy dotyczące minimalnego stopnia zużycia opon. Zalecamy wymianę opon najpóźniej w momencie gdy bieżnik jest zużyty do 2 mm (0,08 cala).
- Ciśnienie w oponach należy regularnie sprawdzać na „zimnej" oponie. Właściwe ciśnienie zapewnia optymalny komfort jazdy i przedłuża żywotność opon.

OSTRZEŻENIE

- NIE MOCUJ OPON, KTÓRE NIE ZATWIERDZIŁY KTM. INNE OPONY MOGĄ MIEĆ DZIAŁANIA NIEPOŻĄDANE W SPOSÓB UŻYCIA TWOJEGO MOTOCYKLA.
- UŻYWAJ OPON TEGO SAMEGO MARKI I TYPU DO KÓŁ PRZEDNICH I TYLNYCH.
- NATYCHMIAST WYMIEŃ DLA WŁASNEGO BEZPIECZEŃSTWA- ZUŻYTE OPONY- MOGĄ NEGATYWNIE WPŁYWAĆ NA TO JAK TWÓJ MOTOCYKLZACHOWUJE SIĘ SZCZEGÓLNIE NA MOKRYCH POWIERZCHNIACH.
- JEŚLI CIŚNIENIE POWIETRZA JEST ZA NISKIE, MOŻE POWODOWAĆ NIENORMALNE ZUŻYCIE I PRZEGRZANIE OPONY.
- NOWE KOŁA MAJĄ GŁADKĄ POWIERZCHNIĘ, KTÓRA OZNACZA, ŻE MUSZĄ BYĆ PRZETARTE ABY OSIĄGNĄĆ PEŁNĄ PRACY. W TYM CELU JEDŹ OSTROŻNIE PODCZAS JAZDY MOTOCYKLOWEJ NA OGRANICZONEJ PRĘDKOŚCI PODCZAS PIERWSZYCH 200 KILOMETRÓW Z NOWYMI OPONAMI PROWADZĄC POJAZD POD RÓŻNYMI KĄTAMI, ABY WSZYSTKIE SEKCJE SIĘ PRAWIDŁOWO DOTARŁY. OPONY NIE OSIĄGNĄ ICH PEŁNEJ CHARAKTERYSTYKI, Póki nie będą PRZETRTE
- Z POWODÓW BEZPIECZEŃSTWA ZALECA SIĘ WYMIENIĆ WKŁAD ZAWORU KIEDYKOLWIEK ZAMONTOWANA JEST NOWA OPONA.



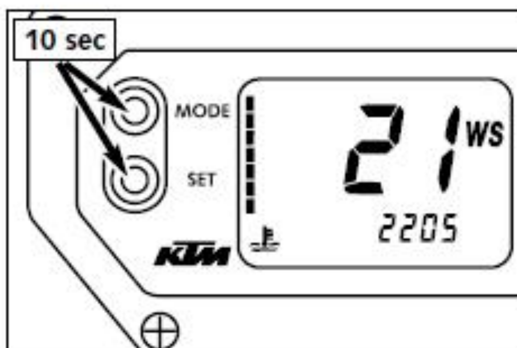
Sprawdzanie napięcia w szprychach

Prawidłowe napięcie szprych jest bardzo ważne dla stabilności kół a tym samym dla bezpieczeństwa jazdy. Luźna szprycha powoduje niewyważenie koła i wkrótce inne szprychy się luzują. Sprawdzaj napięcie, szczególnie na nowym motocyklu, w regularnych odstępach czasu. Do sprawdzenia stuknij każdą szprychę ostrzem śrubokręta (patrz ilustracja). Wynikiem musi być Czysty dźwięk. Tępe tony oznaczają luźne szprychy. W razie potrzeby szprychy muszą być dokręcone, a koło wyśrodkowane przez dealera KTM.

OSTRZEŻENIE

- LUŹNE SPRYCHY, JEŚLI KONTYNUUJESZ JAZDĘ Z NIM TO MOŻE PROWADZIĆ DO NiestabilnOŚCI MOTOCYKLA.
- NADMIERNIE NAPIĘTE SPRYCHY MOGĄ PĘKNĄĆ Z POWODU PRZECIĄZENIA .

SPRYCHY MUSZĄ BYĆ NAPIĘTE DO 4 NM.

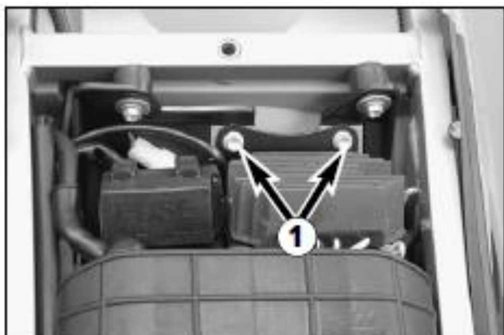


Zmiana rozmiaru koła

Ustawiona średnica koła (21, 19 lub 17 ") i odpowiedni obwód koła (2205, 2040 lub 1882 mm) są wyświetlane krótko po włączeniu zapłonu włączony.

Aby zmienić średnicę koła, włącz zapłon, zmień na ODO i naciśnij jednocześnie przyciski MODE i SET przez ok. 10 sekundy. Wyświetlacz zacznie migać. Wybierz średnicę koła za pomocą Przycisk MODE, naciśnij przycisk SET, aby potwierdzić i zapisać ustawienie.

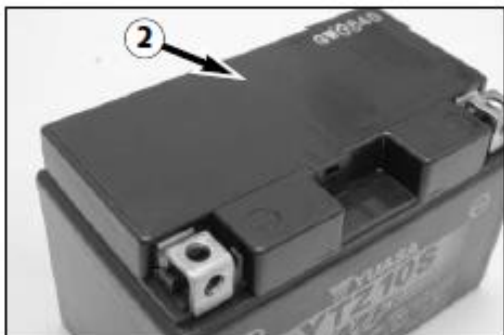
Akumulator



Akumulator znajduje się pod siedzeniem i nie wymaga konserwacji. Nie trzeba sprawdzać poziomu elektrolitu ani uzupełniać wody. Po prostu utrzymuj bieguny akumulatora w czystości i delikatnie nasmaruj je wazeliną techniczną.

DEMONTAŻ AKUMULATORA:

Wyjmij śruby 1 i odchyl wspornik mocujący i regulator napięcia z droga. Najpierw odłącz biegun ujemny, a następnie biegun dodatni akumulatora. Wyjmij baterię/ akumulator. Podczas wymiany podłącz najpierw biegun dodatni, a następnie biegun ujemny.



OSTRZEŻENIE

- W PRZYPADKU WYCIEKU ELEKTROLITU (KWASU SIARCZEGO) Z AKUMULATORA ELEKTROLIT MOŻE SPOWODOWAĆ POWAŻNE OPARZENIA.
- W PRZYPADKU KONTAKTU ZE SKÓRĄ DOKŁADNIE SPŁUKAĆ WODĄ.
- W PRZYPADKU KONTAKTU Z OCZAMI DOKŁADNIE PŁUKANIE OCZU WODĄ CO NAJMNIEJ 15 MINUT. I NATYCHMIAST KONSULTOWAĆ SIĘ Z LEKARZEM.
- AKUMULATOR JEST ZAMKNIĘTYM MODELEM, ALE EMITUJE GAZY WYBUCHOWE.

UNIKAĆ ISKRZENIA i OTWARTEGO OGNIA W POBLIŻU AKUMULATORA.

- WADLIWE AKUMULATORY MUSZĄ BYĆ PRZECHOWYWANE W MIEJSCU NIEDOSTĘPNYM DLA DZIECI. ZAPEWNIĆ PRAWIDŁOWĄ UTYLIZACJĘ ZUŻYTYCH BATERII.

! UWAGA !

- ABY UNIKNĄĆ USZKODZEŃ, NIE USUWAJ BLOKADY BLOKADY 2!
- NIGDY NIE ODŁĄCZAJ AKUMULATORA W CZASIE PRACY SILNIKA. TO ZNISZCZY REGULATOR PROSTOWNIKA.
- AKUMULATOR MUSI BYĆ ZAINSTALOWANY Z TERMINALAMI (JAK POKAZANO NA ILUSTRACJI), W INNY SPOSÓB ELEKTROLYTA MOŻE WYCIEKAĆ.

PRZECHOWYWANIE AKUMULATORA:

Przygotowując motocykl do dłuższego postoju, zdejmij akumulator i naładuj go. Temperatura przechowywania: 0–35 ° C (30–95 ° F). Nie wystawiać na bezpośrednie działanie promieni słonecznych.

Ładowanie baterii

UWAGA: Ładowarka, nr art. 58429074000 jest dostępny dla ciebie u Dealer KTM.

Możesz także użyć ładowarki do przetestowania napięcia naładowania akumulatora, zdolności rozruchowej i moc generatora.

Wyjmij akumulator i sprawdź poziom naładowania. Użyj woltomierza do zmierzenia napięcia między biegunami akumulatora (napięcie bez obciążenia).

Dokładne wyniki można uzyskać tylko wtedy, gdy akumulator nie był naładowany ani nie rozładowany w ciągu 30 minut poprzedzających pomiar.

Ładowanie nie jest wymagane, jeśli napięcie przekracza 12,4 V. Naładuj, jeśli napięcie jest niższe niż 12,4 V.



ŁADOWANIE:

Ładuj akumulator przez 5 do maks. 10 godzin przy 0,9 ampera i max. 14,4 woltów.

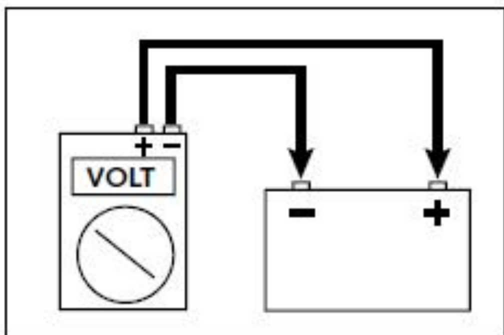
W celu szybkiego ładowania nie należy ładować akumulatora dłużej niż 1 godzinę z użyciem 4,5 ampera i maks. 14,4 woltów.

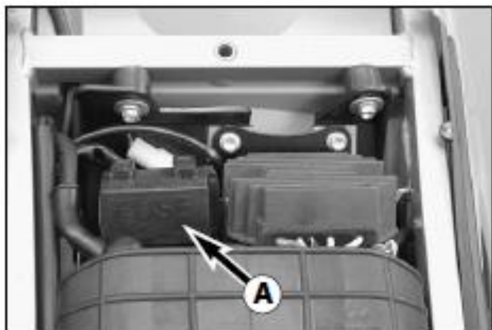
! UWAGA !

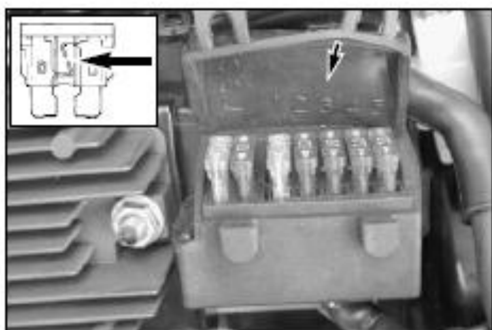
- MOŻNA DOPROWADZIĆ DO STANU NAŁADOWANIA, AKUMULATORA PRZEZ ładowanie GO PRZEZ 5 do maksimum 10 GODZIN Z 0,9 AMPERAMI I MAKS. Z 14,4 VOLTS.
- ZAWSZE PODŁĄCZ BATERIĘ DO ŁADOWARKI PRZED WŁĄCZENIEM ŁADOWARKI.
- PODCZAS ŁADOWANIA AKUMULATORA W ZAMKNIĘTYCH POKOJACH MUSI BYĆ WYSTARCZAJĄCA WENTYLACJA. GAZY WYBUCHOWE UWOLNIANE SĄ PODCZAS ŁADOWANIA AKUMULATORA
- CZAS ŁADOWANIA I NAPIĘCIE ŁADOWANIA NIE POWINNY PRZEKRACZAĆ PODANYCH WARTOŚCI.

W INNY SPOSÓB ELEKTROLITY WYDOSTANĄ SIĘ PRZEZ ZAWORY BEZPIECZEŃSTWA.

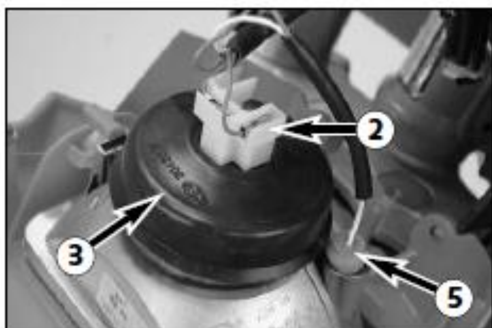
- UNIKAJ SZYBKIEGO ŁADOWANIA, JEŚLI MOŻLIWE.
- ABY UNIKNĄĆ USZKODZEŃ, NIE ZDEJMUJ BLOKAD.











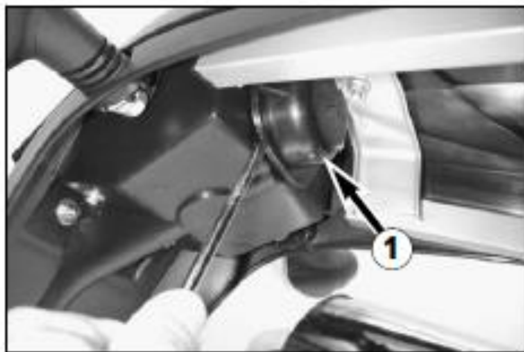


Bezpieczniki
Skrzynka bezpieczników A znajduje się pod siedzeniem. Zobacz „Zdejmowanie siedziska”, aby zdemontować i zamontować siedzisko. Bezpieczniki są ponumerowane po wewnętrznej stronie skrzynki bezpieczników. Bezpieczniki oznaczone jako „RES” są bezpiecznikami zapasowymi.
Bezpiecznik główny 1 (20 amperów) chroni wszystkie odbiorniki energii przed zwarciem obwody
Bezpiecznik 2 (10 amperów) chroni następujące jednostki zużywające energię:
- elektroniczny prędkościomierz
- kondensator
Bezpiecznik 3 (10 amperów) chroni następujące jednostki zużywające energię:
- zapłon
- układ startowy
Bezpiecznik 4 (10 amperów) chroni następujące jednostki zużywające energię:
- światła migające
- światło hamowania
- róg
Bezpiecznik 5 (10 amperów) chroni następujące jednostki zużywające energię:
- reflektor
- światła parkingowe
Wymień przepalony bezpiecznik tylko na równoważny. Jeśli nowy bezpiecznik, który dopiero co został ponownie zainstalowany przepalił się, zdecydowanie zaleca się sprawdzenie takiego stanu przez dealera KTM.
! UWAGA !
POD ŻADNYM NIE STOSOWAĆ MOCNIEJSZEGO BEZPIECZNIKA I NIE NAPRAWIAĆ POPRZEZ WATOWANIE/ DRUCIKOWANIE ITP. BO TAKA NAPRAWA MOŻE USZKODZIĆ CAŁOŚĆ
INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ MOTOCYKLA, LUB NAWET SPOWODOWAĆ JEGO POŻAR!

Wymiana lampy reflektora
Wymiana żarówki reflektora
Zdejmij osłonę reflektora:
Odkręć śrubę 1 po lewej i prawej stronie.
Przechylić osłonę reflektora do przodu i odłączyć od dolnego błotnika.

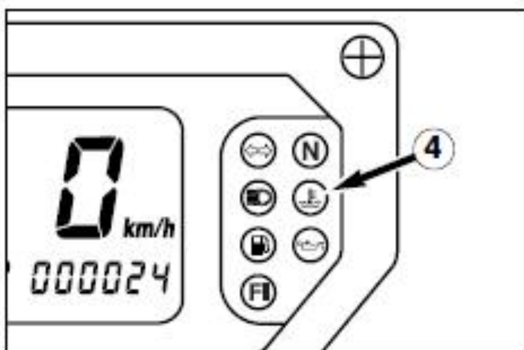
Wymiana żarówki reflektora:
Odłączyć wtyczkę 2 od żarówki. gumową
Zdejmij zatyczkę 3
Odczepić wspornik mocujący, a następnie wyjąć żarówkę.
Wkładając nową żarówkę, upewnij się, że szerszy z 3 języków 4 znajduje się w odpowiednim rowku w gnieździe.
! UWAGA !
NIGDY NIE DOTYKAJ SZKŁA ŻARÓWKI PALCAMI. SZKŁO ŻARÓWKI MUSI POZOSTAĆ CAŁKOWICIE BEZ SMARU/ TŁUSZCZU. CIEPŁO Z ŻARÓWKI POWODUJE PAROWANIE TŁUSZCZU I OSADANIE NA ODBLASKOWEJ REFLEKTORA ORAZ POWIDUJE PRZYSPIESZONE ZUŻYCIE ŻARÓWKI.
Zamknąć wspornik, zamontować gumową zaślepkę i podłączyć wtyczkę
do żarówki.
Zamontuj osłonę reflektora:
Ustaw osłonę reflektora tak, aby reflektor znajdował się pod pulpitem sterującym.
Zamontuj osłonę reflektora w błotniku i dokręć śruby 1.

Wymiana żarówki postojowej
Zdemontuj reflektor zgodnie z powyższym opisem i po prostu wyciągnij gniazdo żarówki 5 z reflektora.







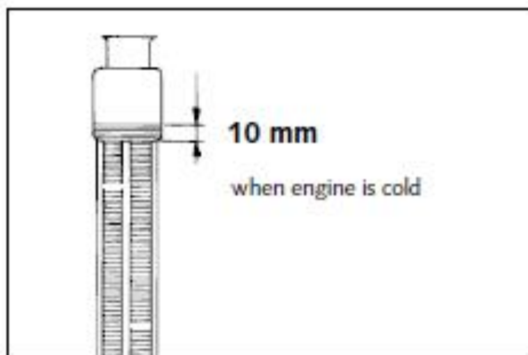




Wymiana światła hamowania i żarówki tylnej
Zdejmij nasadkę 1 z dolnej części uchwytu tablicy rejestracyjnej. Obróć oprawę lampy 2 o około 30 ° w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i wyciągnij ją z obudowy lampy tylnej. Lekko wciśnij żarówkę, obróć ją w przybliżeniu. 30 ° w lewo i pociągnij z gniazdka. Aby zamontować lampę, wykonaj czynności opisane powyżej w odwrotnej kolejności.
UWAGA: Ponieważ żarówka na końcu błotnika jest poddawana wyższym drganiom, żarówki o dużej wytrzymałości są dostępne u dealera KTM.

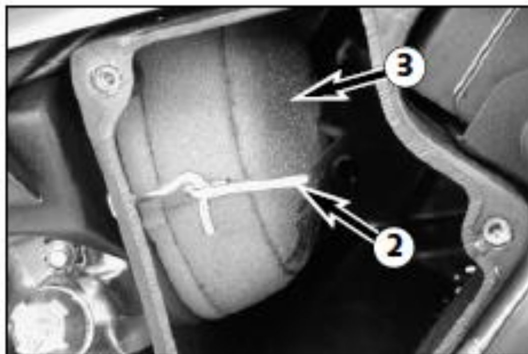
System chłodzenia

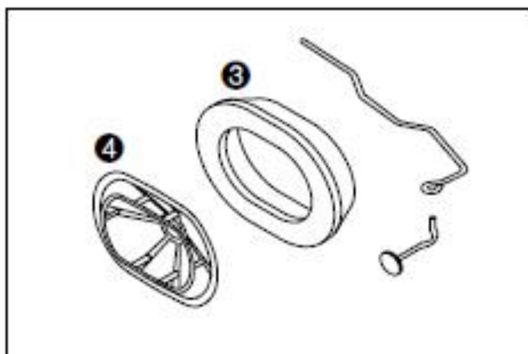
Płyn chłodzący krąży w pompie wodnej znajdującej się w silniku. Kiedy silnik jest zimny, płyn chłodzący krąży tylko przez cylinder i głowica cylindra. Po osiągnięciu przez silnik temperatury roboczej (około 70 ° C, 158 ° F) termostat otwiera się i płyn chłodzący również jest pompowany przez dwie aluminiowe chłodnice.
Powietrze wdmuchiwane przez chłodnicę chłodzi ciecz chłodzącą. Im mniejsza prędkość motocykla, tym mniej chłodzi się ciecz chłodząca. Brudne żeberka chłodnicy zmniejszają również wydajność chłodzenia. Jeśli przez chłodnice przepływa niewiele powietrza lub nie ma go wcale, na przykład podczas jazdy przez powolny ruch drogowy lub czekanie na światłach, temperatura płynu chłodzącego będzie rosła. Jeśli temperatura płynu chłodzącego wzrośnie do 85 ° C (184 ° F), wentylator 3 po lewej stronie chłodnicy włączy się. Ten wentylator zapewni dodatkową cyrkulację powietrza przez chłodnicę, zapobiegając w ten sposób przegrzaniu układu chłodzenia
.
! UWAGA !
CZERWONA LAMPA OSTRZEGAWCZA TEMPERATURY PŁYNU CHŁODZĄCEGO 4 ROZPOCZNIE PULSOWANIE, GDY PŁYN CHŁODZĄCY OSIĄGNĄŁ. 120 ° C (246 ° F), PRZEKRACZAJĄC NORMALNĄ TEMPERATURĘ PRACY.
MOŻLIWE PRZYCZYNY:
- WOLNA JAZDA Z DUŻYMI OBCIĄŻENIAMI W WYŻSZEJ TEMPERATURZE POWIETRZA:
JEŚLI MOŻLIWE ZWIĘKSZENIE PRĘDKOŚCI JAZDY, ABY POWIĘKSZYĆ POWIETRZE POPRZEZ CHŁODNICE. NALEŻY WŁĄCZYĆ ŚWIATŁO OSTRZEGAWCZE I PO 300 METRACH, ZATRZYMAJ SIĘ NATYCHMIAST, WYŁĄCZ SILNIK I SZUKAJ INNYCH
MOŻLIWE PRZYCZYNY.
- ZBYT MAŁA ILOŚĆ PŁYNU CHŁODZĄCEGO W SYSTEMIE: POZWÓL, ABY SILNIK ostygnął, i SPRAWDŹ UKŁAD, CZY NIE MA WYCIEKÓW. RÓWNIEŻ SPRAWDŹ POZIOM PŁYNU W UKŁADZIE CHŁODZENIA UWAGA NIEBEZPIECZEŃSTWO POPARZENIA! NIE JEDŹ, AŻ NIE UZUPEŁNISZ WYSTARCZAJĄCEJ ILOŚCI CIECZY W UKŁADZI CHŁODZENIA. IDŹ DO SWOJEGO NAJBLIŻSZEGO MECHANIKA KTM I NIECH ZBADA PRZYCZYNĘ.. JEŚLI JEDZIESZ Z CHŁODZENIEM PRZY WŁĄCZONYM ŚWIATLE OSTRZEGAWCZE TEMPERATURY, MOŻESZ SPOWODOWAĆ JESZCZE WIĘCEJ SZKÓD SILNIKA.
- WENTYLATOR CHŁODZĄCY NA LEWEJ CHŁODNICY NIE DZIAŁA: WENTYLATOR CHŁODZĄCY MUSI BYĆ URUCHOMIONY, GDY TEMPERATURA PŁYNU CHŁODZĄCEGO PRZEKRACZA 100 ° C (210 ° F) I JEST WŁĄCZONY ZAPŁON. JEŚLI WENTYLATOR NIE DZIAŁA, WSKAZUJE TO NA NIE WYSTARCZAJĄCE CŁODZENIE U CHŁODZĄCEGO, JEDYNYM CO MOŻESZ ZROBIĆ, JEDŹ NAJBLIŻSZEGO MECHNIKA KTM PRZY NAJMNIEJ MOŻLIWYM OBCIĄŻENIU SILNIKA.
- CIĄGŁE UŻYWANIE SPRZĘGŁA (JAZDA SPRZĘGŁEM) PRZY DOLNYCH PRĘDKOŚCIACH.
Jako płyn chłodzący stosuje się mieszaninę 40% środka przeciw zamarzaniu i 60% wody. Jednak ochrona przed zamarzaniem musi wynosić co najmniej -25 ° C (-13 ° F). OPRÓCZ ochrony przed zamarzaniem ta mieszanka zapewnia również doskonałą ochronę przed korozją, dlatego nie można jej zastępować czystą wodą.
! UWAGA !
W SYSTEMIE CHŁODZENIA NALEŻY STOSOWAĆ WYŁĄCZNIE ANTYFRYZATOR WYSOKOjakościowy (MOTOREX ANTIFREEZE). UŻYWANIE ŚRODKÓW ANTYFREZOWYCH NISKOJAKOŚCIOWYCH MOŻE SPOWODOWAĆ KOROZJĘ I PIENIENIE PŁYNU CHŁODZĄCEGO.
Ciśnienie indukowane przez ogrzewanie cieczy chłodzącej w układzie chłodzenia jest sterowane przez zawór w pokrywie chłodnicy 5; temperatura cieczy chłodzącej wzrasta do dopuszczalnej 125 ° C (255 ° F) bez obaw o problemy.



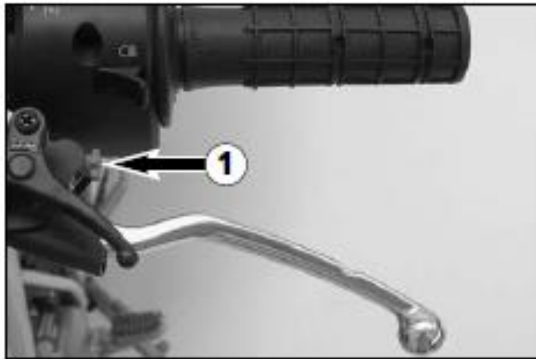
Sprawdzanie poziomu cieczy chłodzącej
Ciecz chłodząca powinna znajdować się 10 mm (0,4 cala) nad elementami chłodzącymi gdy silnik jest zimny (por. schemat). W przypadku cieczy chłodzącej podczas opróżniania zawsze napełnij system od ręki, a następnie uzupełnij, dopóki silnik pracuje.
OSTRZEŻENIE
- JEŚLI MOŻLIWE, ZAWSZE SPRAWDŹ POZIOM CIECZY CHŁODZĄCEJ, GDY SILNIK JEST ZIMNY. GDY MUSISZ OTWORZYĆ KOREK CHŁODNICY, GDY SILNIK JEST GORĄCY, NALEŻY UŻYĆ OCHRONY PRZYKRYJ NAKRĘTKĘ I OTWÓRZ POWOLNIE, ABY ZWOLNIĆ CIŚNIENIE. UWAGA - NIEBEZPIECZEŃSTWO OPRARZENIA!
- NIE ODŁĄCZAJ ŻADNYCH WĘŻÓW CHŁODNICY, GDY SILNIK JEST GORĄCY. WYCIEKAJĄCE GORĄCE CHŁODZIWO I PARA MOGĄ SPOWODOWAĆ POWAŻNE OPARZENIA.
- W PRZYPADKU POPARZENIA, PRZYTRZYMAJ POPARZONĄ CZĘŚĆ SWOJEGO CIAŁA POD CHŁODNĄ WODĄ!
- CHŁODZIWO JEST TOKSYCZNE. PRZECHOWYWAĆ CHŁODZIWO Z DALA OD DZIECI!
- W PRZYPADKU POŁKNIĘCIA PŁYNU CHŁODZĄCEGO, NATYCHMIAST SKONSULTOWAĆ SIĘ Z DOKTOREM!
- JEŚLI CHŁODZIWO DOSTANIE SIĘ DO TWOICH OCZU, NATYCHMIAST WYPŁUKUJ WODĄ I SKONSULTUJ SIĘ Z LEKARZEM!



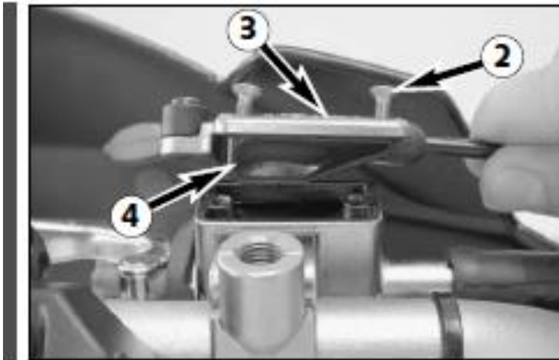




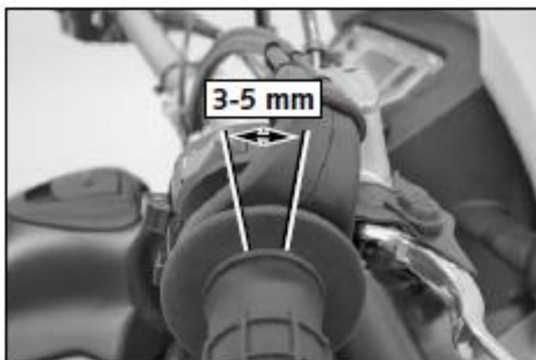
Czyszczenie filtra powietrza *
Bardzo ważne jest, aby żywotność silnika czyściła filtr powietrza regularnie. Aby wyczyścić filtr powietrza, wykręć śruby 1 i pokrywę skrzynki filtra. Odłączyć zacisk ustalający 2 i wyjmij filtr powietrza 3 wraz z uchwytem filtra 4. Wyjmij filtr powietrza z uchwytu filtra i dokładnie umyj w specjalny sposób
Płyn czyszczący. Motorex oferuje produkty przyjazne dla środowiska
profesjonalna konserwacja filtra oleju (Motorex Bio Dirt Remover + Motorex Liquid Bio Power). Wyciśnij wodę z filtra powietrza, ale nie wykręcaj i pozostaw filtr do wyschnięcia. Dokładnie nasmaruj suchy filtr powietrza wysokiej jakości olej filtracyjny, pocierający, aby pokryć całą powierzchnię filtra.
Oczyść skrzynkę filtra i pokrywę i sprawdź, czy w osłonie złącza gaźnika nie ma uszkodzeń.
Zamontuj filtr powietrza na uchwycie filtra, umieść go w skrzynce filtra (upewnij się czy jest prawidłowo włożony do środka) i zamocuj za pomocą klipsa ustalającego. Sprawdź, czy filtr powietrza jest prawidłowo ustawiony i zamontuj pokrywę skrzynki filtra.
! UWAGA !
- NIE CZYŚCIĆ FILTRA POWIETRZA ZA POMOCĄ PALIWA LUB ROPY NAFTOWEJ, BO GO USZKODZISZ ZALECANA JEST PIANKA KTM I PRODUKTY WYKONANE PRZEZ TWIN AIR DO KONSERWACJI FILTRA POWIETRZA. DO CZYSZCZENIA ZANIECZYSZCZEŃ I OLEJUZ FILTRA POWIETRZA.
- NIGDY NIE URUCHAMIAJ MOTOCYKLA BEZ ŻADNYCH FILTRÓW POWIETRZA. GDYŻ PYŁ I ZANIECZYSZCZENIA MOŻE DOSTAĆ SIĘ DO SILNIKA SIĘ I POWODOWAĆ USZKODZENIA I ZWIĘKSZONE ZUŻYCIE.
- PYŁ I ZANIECZYSZCZENIE MOGĄ SIĘ Kumulować I USZKODZIĆ SILNIK, JEŚLI FILTR POWIETRZA JEST ZAMONTOWANY NIEPRAWIDŁOWO.



Zmiana pierwotnej pozycji dźwigni sprzęgła
Śruba regulacyjna 1 może być używana do indywidualnej regulacji oryginału położenie dźwigni sprzęgła, umożliwiając dostosowanie do optymalnej pozycji dla każdego rozmiaru dłoni. Obracanie śruby regulacyjnej w prawo zmniejsza odległość między dźwignią sprzęgła i kierownicą. Obracanie śruby regulacyjnej przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zwiększa odległość między dźwignią sprzęgła a kierownicą.
! UWAGA !
REGULACJA POŁOŻENIA DŹWIGNI SPRZĘGŁA JEST TYLKO MOŻLIWAW NIEKTÓRYCH GRANICACH. OBRACAĆ TYLKO ŚRUBĘ REGULACYJNĄ I NIGDY NIE STOSOWAĆ NADMIERNEJ SIŁY.

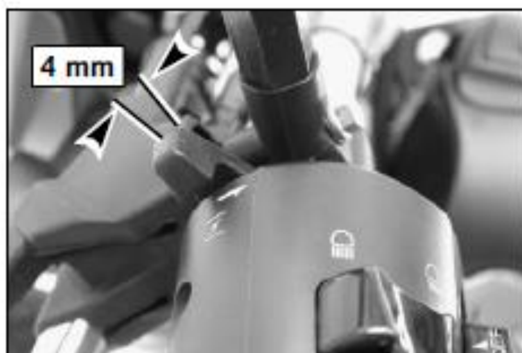


Kontrola poziomu oleju w sprzęgle hydraulicznym *
Aby sprawdzić poziom oleju w cylindrze głównym sprzęgła, zdejmij
pokrywa. W tym celu usuń śruby 2 i pokrywę 3 razem z gumową uszczelką 4. Poziom oleju w stojącej pozycji poziomej w pojemniczku powinien znajdować się 4 mm (0,16 cala) poniżej górnej krawędzi. W razie potrzeby dodać biodegradowalny olej hydrauliczny SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75), dostępny w autoryzowanym warsztacie KTM.
! UWAGA !
KTM STOSUJE BIODEGRADOWALNY OLEJ HYDRAULICZNY DO KONTROLI SPRZĘGŁA HYDRAULICZNEGO.
NIGDY NIE MIESZAJ BIODEGRADOWALNYCH OLEJÓW HYDRAULICZNYCH Z OLEJAMI MINERALNYMI.
ZAWSZE UŻYWAJ BIODEGRADOWALNEGO OLEJU HYDRAULICZNEGO SAE 10 DO NAPEŁNIANIA zbiorniczka.
NIGDY NIE NAPEŁNIAJ MINERALNYM OLEJEM HYDRAULICZNYM LUB PŁYNEM HAMULCOWYM.



Wyreguluj linkę przepustnicy *
Zaczynając obracać rączkę przepustnicy/ GAZU, powinieneś poczuć początkowy luz 3-5 mm (0,12-0,2 cala).
Jeśli konieczna jest korekta, zacznij od zdjęcia zbiornika. Przesuń do tyłu pokrywę ochronna 5. Aby ustawić luz, poluzuj przeciwnakrętkę 6 i obróć odpowiednio śrubę regulacyjna 7. Następnie dokręć przeciwnakrętkę i przesuń pokrywę ochronną z powrotem.
Upewnij się, że uchwyt przepustnicy automatycznie powróci do położenia biegu jałowego kiedy już go puścisz.
Aby sprawdzić poprawność tego ustawienia, uruchom silnik, obróć kierownicę w lewo i w prawo, w obu przypadkach tak daleko, jak to możliwe. To nie może powodować żadnych zmiany prędkości biegu jałowego. W przeciwnym razie musisz zwiększyć luz linki przepustnicy.

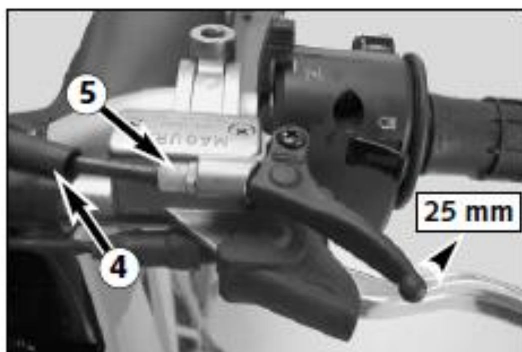




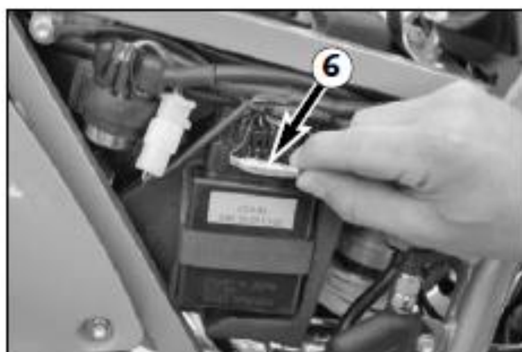
Sprawdzanie i regulacja luzu linki ssania *
Dźwignia ssania musi zawsze mieć luz ok. 4 mm (0,16 cala).
! UWAGA !
JEŚLI W LINCE DŁAWIKA NIE MA LUZU, SYSTEMU ZIMNEGO ROZRUSZNIKA MOŻE NIE BYĆ CAŁKOWICIE ZAMKNIĘTY. TO DECYDUJE O W WYSOKIM ZUŻYCIU PALIWA, NIADEKWATNYM DO PRACY SILNIKA ORAZ EKSTREMALNE ZUŻYCIE TŁOKA I CYLINDRA.
Zdejmij gniazdo i zbiornik, aby wyregulować. Przesuń dźwignię ssania do przodu i przesuń nasadkę ochronną 1 z części regulacyjnej 2. Poluzuj nakrętkę zabezpieczającą 3 i popraw luz, obracając część regulacyjną. Dokręcić nakrętkę zabezpieczającą i ponownie nasuń nasadkę zabezpieczającą. Zamontuj zbiornik i gniazdo.



Sprawdzanie regulacji ręcznej linki dekompresyjnej *
Aby to sprawdzić, ustawić tłok na sprężanie, aby zawory były zamknięte. Zrobisz to powoli przesuwając kickstarterem, aż do kliknięcia słychać dźwięk (rozłączanie) automatycznej dekompresji. Teraz dźwignia dekompresyjna musi być uruchamiana 25 mm (1 cal), dopóki nie poczujesz oporu (zawory wylotowe zaczynają się otwierać). Aby wyregulować, cofnij osłonę pokrywa 4, poluzuj przeciwnakrętkę i odpowiednio wyreguluj śrubę regulacyjną 5. Dokręcić przeciwnakrętkę i odciągnąć pokrywę ochronną.
! UWAGA !
JEŚLI W DŹWIGNI DEKOMPRESYJNEJ NIE ma odpowiedniego luzu, MOŻE TO SPOWODOWAĆ USZKODZENIE SLINIKA.
UWAGA: Nie trzeba dokonywać regulacji automatycznego dekompresora.



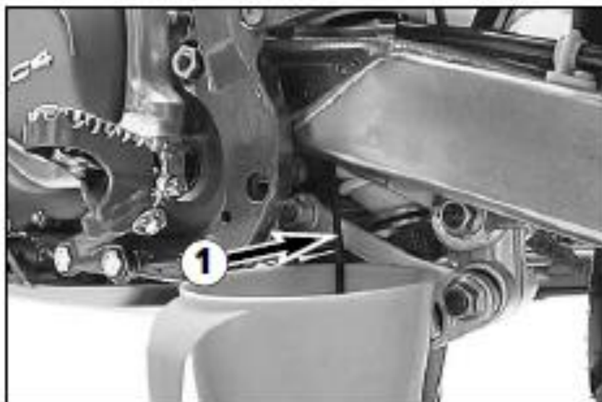
Aktywacja krzywej zapłonu dla paliwa o niskiej liczbie oktanowej
Jeśli podróżujesz do kraju, w którym paliwo ma co najmniej 95 oktanów (ROZ) nie jest dostępne, możesz łatwo aktywować odpowiednią krzywą zapłonu. Złącze gniazdowe 6 znajduje się na brązowo-czarnym kablu w pobliżu cyfrowego STEROWNIKA. Jeśli dwa złącza są ze sobą połączone, krzywa zapłonu dla paliwa o zawartości co najmniej 95 oktanów (ROZ) jest aktywowana. Po odłączeniu wtyczki i gniazda, krzywa zapłonu paliwa posiadającego 80 - 94 oktanu (ROZ) jest aktywowane. Chociaż powoduje to, że silnik straci część mocy wyjściowej, zapobiega słabemu zapłonowi jarzeniowemu i uszkodzeniu silnika
! UWAGA !
JEŚLI PALIWO MAJĄCE CO najmniej 95 OCTANÓW (ROZ) NIE JEST DOSTĘPNE, KRZYWA ZAPŁONU DLA PALIWA 80 - 94 OCTANÓW (ROZ) MUSI BYĆ AKTYWOWANA, ABY UNIKNĄĆ USZKODZEŃ SILNIKA.

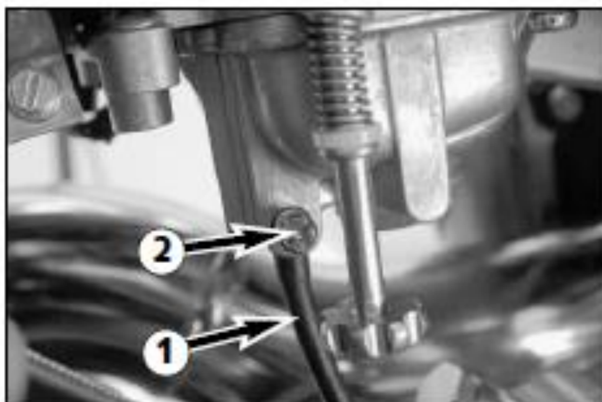


Regulacja prędkości biegu jałowego *
Użyj śruby regulacyjnej 7, aby wyregulować podstawowe położenie przepustnicy a tym samym prędkość na biegu jałowym. Obracanie w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara zwiększy prędkość obrotową na biegu jałowym, obracanie w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara zmniejszy obroty na biegu jałowym. Normalna prędkość obrotowa na biegu jałowym 1400 - 1500 obr./min.



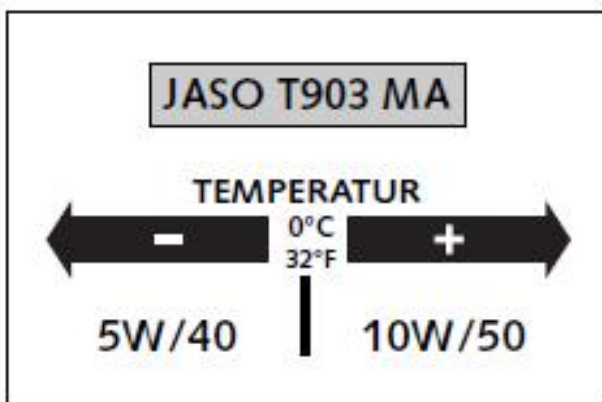
Opróżnianie komory pływakowej gaźnika *
Po każdej procedurze czyszczenia na mokro komorę pływakową gaźnika należy opróżnić, aby usunąć ewentualną wodę. Woda w komorze pływakowej powoduje nieprawidłowe działanie silnika. Wykonaj tę pracę przy zimnym silniku. Zamknij zawór paliwa. Umieść jeden koniec węża 1, który prowadzi za silnikiem w dół, w a naczynie zbiorcze. Otworzyć korek spustowy 2 (obracając go w lewo) o kilka obrotów, a spuścić paliwo z komory pływakowej. Następnie dokręć korek spustowy i otwórz zawór paliwa.



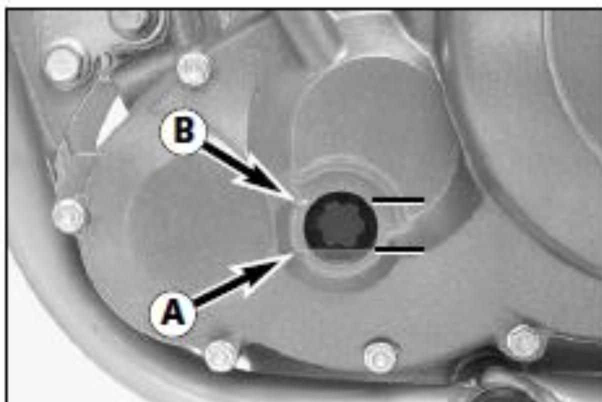


OSTRZEŻENIE
PALIWO JEST WYSOCE ŁATWOPALNE I TOKSYCZNE. NALEŻY BARDZO PRZESTRZEGAĆ BEZPIECZEŃSTWA POSTĘPOWANIA
Z PALIWEM. NIGDY NIE WYKONYWAĆ ŻADNEJ PRACY NA UKŁADZIE PALIWOWYM W POBLIŻU OTWARTEGO OGNIA LUB ISKRZENIA, LUB PALĄC PAPIEROSY
ZAWSZE POZWÓL, ABY SILNIK NAJPERW SIĘ SCHŁODZIŁ. WYTRZYJ NATYCHMIAST WSZELKIE ROZLANKI PALIWA. MATERIAŁY NASĄCZONE PALIWEM SĄ WYSOKO ŁATWOPALNE.
JEŚLI PRZYPADKOWO PALIWO ZOSTAŁO POŁKNIĘTE LUB JEŚLI DOSTAŁO SIĘ DO TWOICH OCZYU NATYCHMIAST SKONSULTUJ SIĘ Z LEKARZEM.

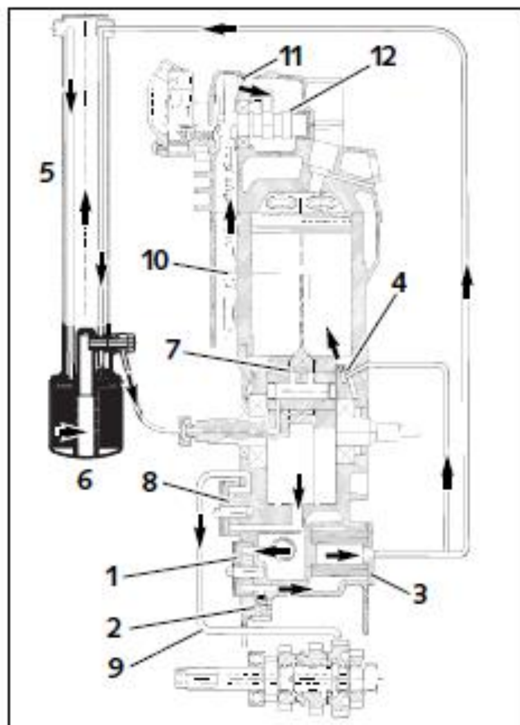
Olej silnikowy
Wcześniej olej silnikowy do motocykli czterosuwowych miał inne specyfikacje dla motocykli. Różne wymagania techniczne wymagały osobnej specyfikacji dla motocykli czterosuwowych - standard JASO T903 MA. Silnikom samochodowym wystarczają długie okresy wymiany, podczas, gdy silniki motocykli wymagające większej mocy wyjściowej przy wyższych prędkościach mają swoje specyficzne wymagania. Większość silników motocyklowych używa również tego samego oleju do smarowania skrzyni biegów i sprzęgła. Odpowiada na to standard JASO MA specjalne wymagania.
Używaj wyłącznie w pełni syntetycznych olejów silnikowych, które spełniają wymagania jakościowe JASO MA (patrz informacje na puszce).
KTM zaleca Motorex Power Synt 4T o lepkości 10 W / 50 (dla temperatury powyżej 0 ° C, 32 ° F) lub 5 W / 40 (dla temperatur poniżej 0 ° C, 32 ° F).



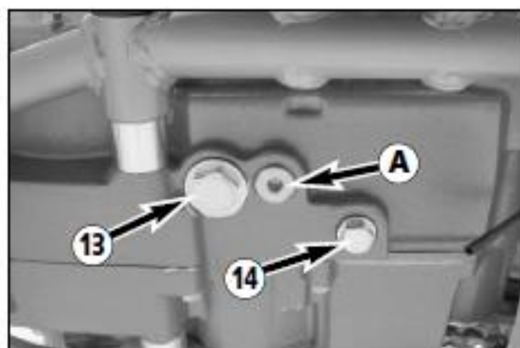
Sprawdzanie poziomu oleju silnikowego
Poziom oleju silnikowego można sprawdzić, gdy silnik jest zimny lub ciepły. Aby to sprawdzić, ustaw motocykl w pozycji pionowej na płaskiej powierzchni (stojak centralny).
Jeśli silnik jest zimny, poziom oleju powinien być widoczny na dolnej krawędzi A szkła inspekcyjnego.
Jeśli silnik jest ciepły, poziom oleju powinien być widoczny na górnej krawędzi B szkła inspekcyjnego. W razie potrzeby dolej oleju silnikowego.



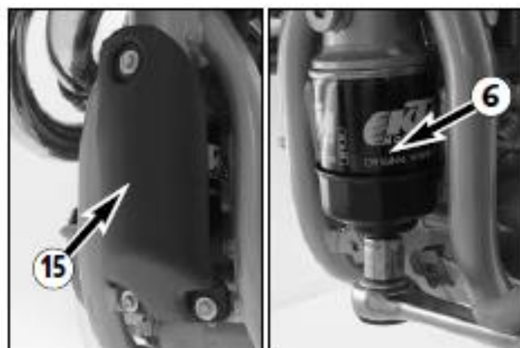
! UWAGA !
- NIEWYSTARCZAJĄCY POZIOM OLEJU SILNIKOWEGO LUB NISKIEJ KLASY OLEJE PROWADZĄ DO ZUŻUCIA DO ZUŻYCIA TEMPERATUROWEGO (PRZEGRZANIA)W SILNIKU.
- NIE PRZEPEŁNIAĆ OBUDOWY SILNIKA.
- NIE NALEŻY WYPEŁNIĆ OBUDOWY SILNIKA.



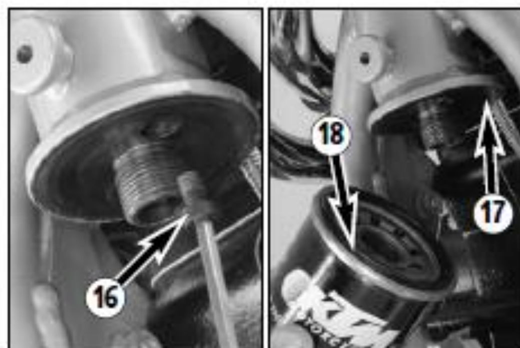
Obieg oleju
Pompa olejowa 1 pompuje olej silnikowy przez zawór obejściowy 2 i przez filtr oleju 3. Za filtrem oleju jeden z przewodów olejowych rozchodzi się w kierunku strumienia 4 który wtryskuje olej silnikowy do łożyska sworznia tłokowego i głowicy tłoka. Drugi przewód olejowy prowadzi główny przepływ oleju do rurowej ramy Motocykla (chłodnica oleju) 5, gdzie olej silnikowy jest schładzany. Następnie olej silnikowy przepływa przez dokładny filtr (sito) 6, który usuwa nawet najdrobniejsze zanieczyszczenia z oleju silnikowego. Oczyszczony olej silnikowy jest pompowany przez przewód olejowy i pokrywę sprzęgła do wału korbowego do łożyska korbowodu 7 i stamtąd spływa do korbowódu. Dodatkowa pompa olejowa 8 wysysa olej silnikowy z obudowy korby i pompuje ją przez kanał olejowy 9 na koła zębate czwartego i 5. biegu. Olej silnikowy dociera do miski olejowej przez koła zębate. Łańcuch rozrządu 10 również zanurza się w misce olejowej i napędza olej silnikowy do góry głowicy cylindrów. Olej silnikowy dociera do wału rozrzadu 12 i zaworów przez otwór 11.



Wymiana oleju i filtra sitowego, odpowietrzanie układu olejowego *
UWAGA: Rura przednia ramy jest zintegrowana z obiegiem oleju ze względu na bardziej efektywne chłodzenie oleju silnikowego. Jest to zatem ważne przy zmianie oleuj, aby wymontować również filtr dokładnego filtra, w celu spuszczenia oleju silnikowego z rury (chłodnicy) i odpowietrzania układu olejowego.
Jeśli układ olejowy nie jest całkowicie odpowietrzony lub niewystarczająco odpowietrzony, łożyska silnika nie uzyskają wystarczającego smarowania, co z kolei może doprowadzić do zatarcia silnika.
Dlatego zalecamy wymianę oleju silnikowego przez autoryzowanego mechanika KTM. W okresie gwarancji wymiana oleju musi być wykonywana przez autoryzowanego mechanika KTM. W przeciwnym razie gwarancja stanie się nieważna.
Wymianę oleju silnikowego należy przeprowadzić, gdy silnik jest jeszcze ciepły.
OSTRZEŻENIE
SILNIK ZOSTAŁ URUCHOMIONY, A OLEJ SILNIKOWY W NIM JEST BARDZO GORĄCY – NIE POPARZYĆ SIĘ.
Ustaw motocykl na poziomej powierzchni. Wyjmij dwie wtyczki 13 i
14 i spuść olej do pojemnika.
! UWAGA !
NIE WOLNO USUWAĆ WTYKU (KORKA, śruby) A, TO JEST CZĘŚĆ ZAWORU BOCZNEGO (OBEJŚCIOWEGO).

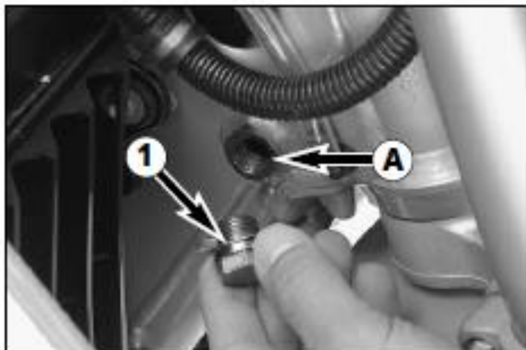


Wykręć śruby i pokrywę 15. Poluzuj filtr dokładnego ekranu 6 za pomocą klucza do filtra oleju, a następnie odkręć go ręcznie.
Śruba 16 musi zostać usunięta, aby olej silnikowy mógł wypłynąć z ramka na piersi.
Wyczyść dokładnie korki benzyną i sprężonym powietrzem, usuń wszelkie opiłki metalu. Po całkowitym spuszczeniu oleju wyczyść i nasmarować powierzchnie i ponownie zamontować korki wraz z uszczelkami. Dokręcać korek 13 o wartości 30 Nm i korek 14 o wartości 20 Nm. Dokręcić śrubę 16 za pomocą 10 Nm Oczyść powierzchnie uszczelniające na rurze przedniej ramy 17, posmaruj powierzchnie i uszczelkę gumową olejową nowego filtra oleju 18 olejem silnikowym. Nowy filtr oleju wkręć z powrotem na miejsce, wystarczy gołą ręka.
Wyjmij prętowy wskaźnik poziomu oleju z osłony sprzęgła, napełnij 1,3 litra (0,34 galona amerykańskiego) olejem silnikowym i ponownie załóż korek.

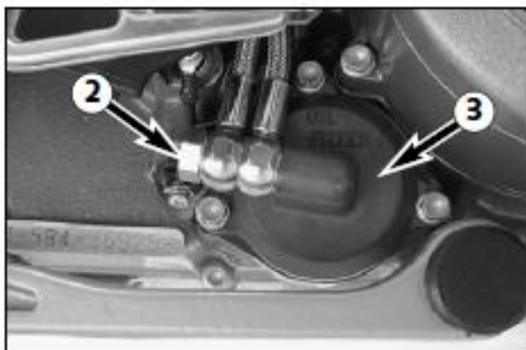


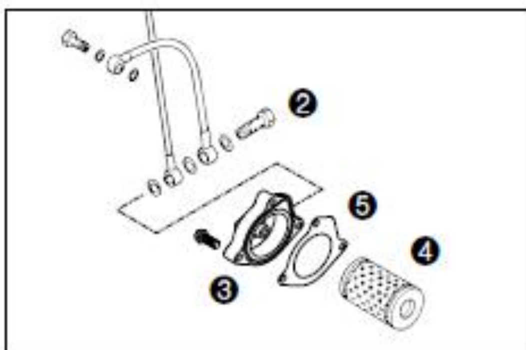
! UWAGA !
- UŻYWAJ WYŁĄCZNIE ORYGINALNYCH FILTRÓW. KORZYSTANIE Z INNEJ MARKI FILTRÓW MOŻE DOPROWADZIĆ DOUSZKODZENIA SILNIKA.
- JEŚLI OLEJ SILNIKOWY ODPŁYNIE Z PRZEDNIEJ RURY RAMY, NALEŻY odpowietrzyć układ olejowy!











Aby ułatwić odpowietrzanie układu olejowego, dodaliśmy złącze węża (kawałek) i plastikowy wąż do zestawu narzędzi. Weź pustą puszkę oleju (1 litr) i wywierć otwór o średnicy 7 mm (0,28 cala) w pokrywie. Przykręcić wąż element łączący w pokrywie od zewnątrz i zabezpiecz go od wewnątrz z nakrętką sześciokątną M8.
Wsuń plastikowy wąż na łącznik węża, a otrzymasz swoje narzędzie do napełniania.
Wlać 0,6 litra (0,16 galona US) oleju silnikowego do puszki i wykręcić KOREK 1 obok głowicy sterującej. Wprowadź plastikowy wąż do otworu wentylacyjnego otwór A, (patrz strona 30) i wlać 0,6 litra (0,16 galona US) oleju silnikowego do przedniej ramy. Zdejmij plastikowy wąż, uruchom silnik i pozwól mu pracować na biegu jałowym
(około 20 sekund), aż olej wycieknie do otworu A. Zaraz po jak olej wycieknie, wyłącz silnik, zamontuj korek i uszczelkę i dokręć do 25 Nm.
Pozwól silnikowi pracować, aż się rozgrzeje. Sprawdź korki spustowe oleju i filtr, aby upewnić się, że są odpowiednio uszczelnione. Sprawdź poziom oleju silnikowego. Ustaw motocykl na poziomej powierzchni (podstawa główna) i odczekaj 5 minut. Sprawdzając poziom oleju, powinien znajdować się między śladami na szybie kontrolnej nie mogą jednak nigdy przekraczać wartości MAX. W przeciwnym razie olej silnikowy dostałby się do skrzynki filtra powietrza przez układ odpowietrzania silnika. W razie potrzeby dolej oleju silnikowego.
! UWAGA !
- NIEWYSTARCZAJĄCY POZIOM OLEJU SILNIKOWEGO LUB NISKIEJ KLASY OLEJE PROWADZĄ DO ZUŻUCIA DO ZUŻYCIA TEMPERATUROWEGO (PRZEGRZANIA)W SILNIKU.
- NIE PRZEPEŁNIAĆ OBUDOWY SILNIKA.
- NIE NALEŻY WYPEŁNIĆ OBUDOWY SILNIKA.
- SPRAWDZANIE POZIOMU OLEJU SILNIKOWEGO, GDY SILNIK JEST ZIMNY MOŻE POWODOWAC BŁĘDNE ODCZYTANIE POZIOMU OLEJU I W związku z tym NIEPRAWIDŁOWY POZIOM OLEJU.

Następnie sprawdź cały układ olejowy i silnik, aby upewnić się, że są właściwie uszczelnione. Przymocuj osłonę filtra dokładnego do ramy.
UWAGA: Zużyty olej należy odpowiednio zutylizować! W żadnym wypadku nie wolno usuwać oleju do kanalizacji lub w dowolnym miejscu. 1 litr (0,264 galona amerykańskiego) olej zanieczyszcza 1.000.000 litrów (264.000 galonów amerykańskich) wody.

Wymiana filtra oleju *
Wymień filtr oleju podczas wymiany oleju silnikowego. Naciśnij hamulec nożny i umieść śrubokręt lub podobny element między pedałem hamulca nożnego a rolką ograniczającą, aby pokrywa filtra oleju była bardziej dostępna. Wyjmij śrubę drążoną 2 i trzy śruby obudowy filtra. Zdejmij pokrywę filtra oleju 3 i filtr oleju. Wyczyść obudowę filtra, pokrywę filtra oleju i obszary uszczelnienia. Upewnij się, że przewód olejowy znajdujący olejowej filtra nie jest zatkany.
Umieść nowy filtr oleju 4 na złączu w pokrywie filtra oleju i zamontuj wraz z nową uszczelką 5. Dokręć 3 śruby w pokrywie filtra do 5 Nm Dokręcić śrubę drążoną uszczelkami i dokręcić momentem 15 Nm.
Na koniec uruchom silnik i sprawdź szczelność układu olejowego.

Czyszczenie i konserwacja i przechowywanie motocykla w okresie zimowym

Regularnie czyść motocykl, aby zachować piękno jego plastikowych powierzchni.
Najlepszym sposobem byłoby użycie ciepłej wody zmieszanej ze zwykłym detergentem do prania i gąbką. Trudne brudy można usunąć wcześniej za pomocą niewielkiego strumienia wody.
! UWAGA !
NIGDY NIE CZYŚĆ SWOJEGO MOTOCYKLA PRZY UŻYCIU WYSOKOCIŚNIENIOWEGO ŚRODKA DO CZYSZCZENIA LUB WODY. POD WYSOKIM CIŚNIENIEM MOGŁA BY DOPROWADZIĆ DO ZNISZCZENIA I KOROZJI: ELEMENTY ELEKTRYCZNE, ZŁĄCZA, PRZEWODY, ŁOŻYSKA, GAŹNIK ETC. I BYĆ PRZYCZYNA ZAKŁÓCEŃ W PRACY MOTOCYKLA.
- Do czyszczenia silnika należy stosować zwykłe detergenty. Silnie zabrudzone części należy dodatkowo wyczyścić za pomocą pędzla.
- Po przepłukaniu motocykla niewielkim strumieniem wody należy go wysuszyć pod ciśnieniem powietrza i ściereczką. Następnie zrobić krótką przejażdżkę aż silnik osiągnie temperaturę roboczą, a także należy sprawdzić ostrożnie działanie hamulców. Z powodu ciepła woda paruje również w niedostępnych częściach silnika i hamulców.
- Zsunąć osłony ochronne na przyrządach zamontowanych na kierownicy, aby woda wydostała się z tej części motocykla i mogła odparować.
- Po ostygnięciu motocykla nasmaruj wszystkie punkty poślizgowe i obrotowe. Przesmaruj łańcuch również sprayem do łańcucha.
- Aby zapobiec awariom układu elektrycznego, należy zabezpieczyć blokadę zapłonu, wyłącznik awaryjny, włącznik światła i gniazdo złącza sprayem kontaktowo - konserwującym.

Jeśli motocykl jest również używany zimą na drogach, na których należy spodziewać się sypania solą, musisz przedsięwziąć środki ostrożności przeciwko agresywnej soli drogowej.
- Dokładnie wyczyść motocykl i pozwól mu wyschnąć
- Pokryj silnik, gaźnik, wahliwe ramię i wszystkie inne nieosłonięte lub ocynkowane części (z wyjątkiem tarcz hamulcowych) antykorozyjną powłoką na bazie wosku.
OSTRZEŻENIE
DBAĆ BY ŚRODEK ANTYKOROZYJNY NIE MIAŁ KONTAKTU Z TARCZAMI HAMULCOWYMI, BO ZNACZNIE ZMNIEJSZY MOC HAMOWANIA.
! UWAGA !
PO JAZDACH NA DROGACH POSYPANYCH SOLĄ, CZYSZCZ MOTOCYKL DOKŁADNIE ZA POMOCĄ ZIMNEJ WODY I DAJ MU SIĘ OSUSZYĆ!

Jeśli chcesz zrobić przerwę na dłuższy czas, postępuj zgodnie z następującymi instrukcjami:
- Dokładnie wyczyść motocykl (patrz rozdział: CZYSZCZENIE)
- Wymienić olej silnikowy, filtr oleju i filtr dokładnego filtra (stary olej silnikowy zawiera agresywne zanieczyszczenia).
- Sprawdź płyn chłodniczy pod kątem zamarzania i ilość płynu chłodzącego.
- Ponownie rozgrzej silnik, zamknij zawór paliwa i poczekaj, aż silnik zgaśnie. Następnie otwórz korek spustowy komory pływakowej w celu usunięcia pozostałego paliwa.
- Wykręć świecę zapłonową i wlej ok. 5 cm3 oleju silnikowego do cylindra przez otwór świecy. Uruchomić rozrusznik 10 razy w celu rozprowadzenia oleju na ściankach cylindra i ponownie zamontuj świecę zapłonową.
- Ustaw tłok w suwie sprężania, aby zawory były zamknięte (powoli naciskaj kopnik kickstart, aż usłyszysz automatyczne kliknięcie dekompresora
- Opróżnij zbiornik paliwa- pozwól, aby paliwo wypłynęło ze zbiornika do odpowiedniego pojemnika.
- Sprawdź i wyreguluj ciśnienie w oponach.
- Nasmaruj punkty obrotu dźwigni sterujących, podnóżków itp., A także łańcuch.
- przeprowadź serwisowanie łącznika amortyzatora (nasmaruj)
- Zdemontować i naładować akumulator (patrz rozdział: AKUMULATOR).
- Miejsce przechowywania powinno być suche i nie może podlegać nadmiernym wahaniom temperatury.
- Zakryj motocykl plandeką lub kocem przepuszczającym powietrze. Nie należy używać materiałów nieprzepuszczalnych dla powietrza jako możliwej wilgoci, która może spowodować korozję.
! UWAGA !
BARDZO WAŻNE BY POZWOLIĆ NA KRÓTKĄ PRACĘ SILNIKA W OKRESIE PRZECHOWYWANIA. POZWOLI TO NA OKRESOWE NASMAROWANIE, KONSERWACJĘ I ROZRUSZANIE WSZYSTKICH ELEMENTÓW SILNIKA. UŁATWI TO ZNACZNIE WPROWADZENIE MOTOCYKLA DO PRACY PO OKRESIE PRZESTOJU. NAJLEPIEJ NIE PRZEPROWADZAĆ OKRESOWYCH URUCHOMIEŃ PRZY NISKICH TEMPERATURACH ZWŁASZCZA PONIŻEJ ZERA STOPNI, GDYŻ MOŻE TO DAĆ WIĘKSZE SZKODY NIŻ KORZYŚCI Z OKRESOWEGO PRZEPALENIA SILNIKA.

PONOWNE WSZCZĘCIE PO CZASIE PRZECHOWYWANIA
- Zamontować naładowany akumulator (patrz biegunowość).
- Napełnij zbiornik świeżym paliwem.
- Sprawdź motocykl jak przed każdym startem (patrz instrukcja jazdy).
- Najpierw wykonaj krótką, ostrożną jazdę próbną.

UWAGA: Zanim odłożysz motocykl na zimę, musisz sprawdzić wszystkie części pod kątem ich działania i zużycia. Powinny być wykonane konieczne prace serwisowe, lub wszelkie naprawy, należy je zlecać poza sezonem (mniejsze obciążenie u mechaników). W ten sposób można uniknąć długiego czasu oczekiwania u mechanika na początku następnego sezonu motocyklowego.

TROUBLE SHOOTING

If you let the specified maintenance work on your motorcycle be carried out, disturbances can hardly be expected. Should an error occur nevertheless, we advise you to use the trouble shooting chart in order to find the cause of error.
We would like to point out that many operations cannot be performed by oneself. In case of uncertainty, please contact a KTM-dealer.

TROUBLE	CAUSE	REMEDY
Engine doesn't crank.	Operating errror	Turn on the ignition, switch the gear to neutral and switch the emergency OFF switch on.
	Discharged battery.	Recharge the battery and investigate the causes for discharging; contact a KTM dealer.
	Defect ignition lock or emergency OFF switch	Check ignition lock and emergency OFF switch, contact a KTM dealer.
The engine doesn't crank. The neutral indicator lamp doesn't light up.	Blown fuse safe-starting system.	Replace fuse (3).
	Blown main fuse.	Remove seat and replace the main fuse(1). If fuse blows again contact a KTM dealer.
The engine cranks only with pulled clutch lever	Defect safe-starting system.	Contact a KTM dealer.
Engine cranks with gear engaged.	Defect safe-starting system.	Contact a KTM dealer.
Engine cranks but doesn't start.	Operating error	Open fuel tap, tank fuel, you did not use choke. Pay attention to starting off information (see driving instructions).
	The motorcycle has been out of operation for a longer period of time. Therefore old fuel has accumulated in the float chamber	The easily inflammable components of the new fuels evaporate during longer periods of standstill. When the motorcycle has been out of operation for more than a week, it is therefore recommended to drain the old fuel from the float chamber. The engine will immediately start off when the float chamber is filled with new fuel.
	Fuel supply interrupted	Place a vessel underneath, remove the drain plug from the carburetor and open the fuel cock, – if fuel leaks out, the carburetor might need cleaning – if no fuel leaks out, check tank ventilation, i.e. clean fuel tap
	Flooded engine	Fully open the throttle when starting or exchange the spark plug, respectively
	Sooty or wet spark plug	Clean and dry the spark plug or exchange it, respectively
	Electrode gap too large	Adjust spark plug elektrode gap to 0,9 mm (0.036 in)
	Spark plug connector or spark plug faulty	Dismount spark plug, connect ignition cable, hold to ground (blank place on engine) and actuate starter, a strong spark must be produced at the spark plug – If no spark is created exchange the spark plug. – If the new spark plug doesn't produce a spark either, disconnect the spark plug connector from the ignition cable, hold it a distance of approx. 5 mm from ground and start. – If a spark now occurs, replace spark plug cap – If no spark is produced, control ignition system
	The plug connection of the CDI-unit, the pulse generator or the ignition coil has oxydized	Remove the seat, the right side cover and the fuel tank. Clean the plug connection and treat it with contact spray
	Water in carburetor or jets blocked	Dismount and clean carburetor
	Claped out side stand	Clap up side stand
	Faulty side stand switch	Renew side stand switch

Uwaga tłumaczenie translatorowe nie wszystkie zdania zawierają poprawne formy gramatyczne

TROUBLE	CAUSE	REMEDY
Engine fails to idle	Glogged idling jet	Disassemble carburetor and clean jets
	Oncorrect adjustment of adjusting screws on carburetor	Have carburetor adjusted
	Defective spark plug	Replace spark plug
	Defective ignition system	Have ignition system checked
Engine does not rev high	Carburetor fuel level too high because	Dismount carburetor and check if worn out
	Float needle is dirty or worn out	Replace float needle
	Float leaks	Replace float
	The cold starting system is permanently activated due to a lack of play in the choke cable.	Adjust choke cable.
	Defective membrane of slide	Replace membrane
	Carburetor leaking	Check vacuum hose and venting hose of carburetor for correct position (no kinks)
	Loose carburettor jets	Tighten jets
	Electronic ignition timing faulty	Have ignition system checked
Engine will not reach full power	Fuel supply partically interrupted or carburetor dirty	Clean and check fuel system as well as carburetor
	Float leaks	Replace the float
	Defective membrane of slide	Replace membrane
	Carburetor leaking	Check vacuum hose and venting hose of carburetor for correct position (no kinks)
	Air filter very dirty	Clean or replace air filter, contact a KTM dealer
	Valve clearance to small	Have valve clearance adjusted
	Loss of compression because hand decompressor has no play	Check setting of the hand decompression cable
	Electronic ignition timing faulty	Have ignition system checked
Engine overheats	Insufficient cooling liquid	Refill cooling liquid (see maintenace work), check cooling system for leaks
	Radiator fins are extremely dirty	Clean radiator with water jet
	Foam forms in cooling system	Replace cooling liquid, use antifreezer with brand name
	Bent radiator hose	Shorten or replace cooling hose
	Thermostat defective	Remove and check thermostat (opening temperature 70°C (157°F) or replace it, contact a KTM dealer
	Blown fan fuse	Replace fuse and check if fan operates properly (see below)
	Defect thermoswitch	Contact a KTM dealer
	Fan defective	Check if fan operates properly. To do this, start the engine, then bypass the connections to the thermoswitch (bottom right radiator), contact a KTM dealer

TROUBLE	CAUSE	REMEDY
High oil consumption	Buckling gear ventilation hose Engine oil level too high Engine oil too thin (viscosity)	Readjust or replace ventilation hose Check engine oil level when the engine is warm; correct if necessary Use thicker engine oil; see chapter „Engine oil"
Headlight and parking light fail	Blown fuse	Replace fuse (5).
Flasher lights, brake light, fan and horn fail	Blown fuse	Replace fuse (4).
The NEUTRAL lamp is not on even though the gear is in NEUTRAL	Defect neutral switch. Loose connections, defect cable.	Connect cable to ground; neutral switch must be replaced if indicator lamp lights up. Check connections and cables.
The battery is discharged	The ignition (power consumer) hasn't been switched off The battery isn't charged by the generator because	Recharge the battery according to the relevant instructions. Remove seat and check voltage regulator connections; voltage regulator and generator should be checked by a KTM dealer.
No values are visible in the Tripmaster display. No speed display.	Main fuse melted through Defective sensor cable or oxidized socket connector.	Replace the main fuse (1) under the seat Check the sensor cable for damage and replace it if necessary. Remove the headlight mask and check the socket connector. Contact a KTM dealer.

Uwaga tłumaczenie translatorowe nie wszystkie zdania zawierają poprawne formy gramatyczne

TECHNICAL SPECIFICATIONS - CHASSIS 640 LC4, 640 LC4 SUPERMOTO 2004

	640 LC4	640 LC4 Supermoto
Frame	Central chrome-moly-steel frame	
Fork	White Power – Up Side Down 4357 MXMA	White Power – Up Side Down 4860 MXMA
Wheel travel front/rear	275 / 290 mm (11 / 11.6 in)	265 / 300 mm (10.6 / 12 in)
Rear suspension	Central shock absorber (WP BAVP) with PRO-LEVER linkage to rear- swing-arm with needle bearing	
Front brake	Disc brake with carbon-steel brake disc, 2-piston brake caliper floated	Disc brake with carbon-steel brake disc, 4-piston brake caliper
Front brake disc	Ø 300 mm (12 in)	Ø 320 mm (12.8 in)
Rear brake	Disc brake with carbon-steel brake disc ∅ 220 mm (8.8 in), brake caliper floated	
Tyres front Air press. road, driver only Air press. road with passenger	90/90-21 1.8 bar (26 psi) 2.0 bar (29 psi)	120/70-17 2.0 bar (29 psi) 2.2 bar (31 psi)
Tyres rear Air press. road, driver only Air press. road with passenger	130/80-18 2.0 bar (29 psi) 2.2 bar (31 psi)	160/60-17 2.2 bar (31 psi) 2.4 bar (34 psi)
Fuel tank capacity	12 liter (3.1 US gallons), 2.5 liter (0.6 US gallons) reserve	
Final drive ratio	16:42t	17:42t
Chain	X – Ring 5/8 x 1/4"	
Bulps	headlight . . . . H4 12V 60/55W (socket P43t) parking light . . . . 12V 5W (socket W2,1x9,5d) instrument lights . . . . LED indicator lamps . . . . 12V 1,2W (socket W2x4,6d) brake – rear light . . . . 12V 21/5 W (socket BaY15d) flasher light . . . . 12V 10W (socket Ba15s) license plate illmination . . . 12V 5W (socket W2,1x9,5 d)	
Battery	maintenance-free battery 12V 8,6Ah	
Steering angle	62°	63°
Wheel base	1510 ± 10 mm (59.4 ± 0.4 in)	
Seat high	925 mm (36.4 in)	910 mm (35.9 in)
Ground clearance	310 mm (12.2 in)	290 mm (11.4 in)
Dead weight without fuel	149kg (329 lbs)	149 kg (329 lbs)
Max. permissible front axle load	150 kg (331 lbs)	
Max. permissible rear axle load	200 kg (441 lbs)	
Max. permissible laden weight	350 kg (773 lbs)	

STANDARD ADJUSTMENT - FORK		
	640 LC4	640 LC4 SUPERMOTO
	WP 0518Y737	WP 1418Y750
Compression adjuster	20	20
Rebound adjuster	12	15
Spring	4,2 N/mm	4,4 N/mm
Spring preload	5 mm (0.2 in)	28 mm (1.1 in)
Air chamber length	140 mm (5.6 in)	110 mm (4.3 in)
Fork oil	SAE 5	SAE 5

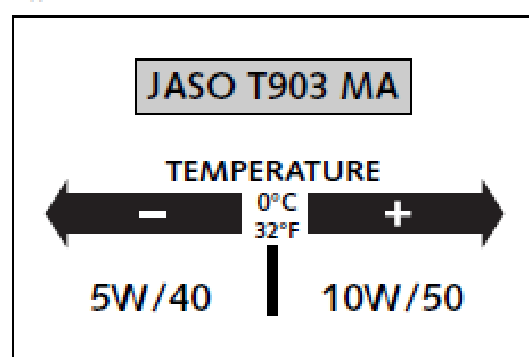
STANDARD-ADJUSTMENT - SHOCK ABSORBER		
	640 LC4	640 LC4 SUPERMOTO
	WP 0118Y734	WP 0118Y733
Compression adjuster	3	4
Rebound adjuster	7	8
Spring	66/260	70/260
Spring preload	23,5 mm(0.93 in)	16 mm(0.63 in)

TIGHTENING TORQUES - CHASSIS		
Collar nut front axle	M16x1.5	40 Nm
Collar nut rear axle	M20x1.5	80 Nm
Shock absorber top	M10	45 Nm
Shock absorber bottom	M10	45 Nm
Collar screws brake disk front/rear	M6 (10.9)	Loctite 243 + 10 Nm
Screw brake caliper front (LC4)	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Screw brake caliper front (Supermoto)	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Bearing bolt linkage arm/frame	M12	60 Nm
Collar nuts rocker arm bolts	M14x1.5	100 Nm
Engine mounting screw	M10	45 Nm
Ball joint for push rod	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Sprocket screws on nuts	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Hexagon nut swingarm bolt	M14x1.5	100 Nm
Clamping screws top triple clamp	M8	20 Nm
Clamping screws bottom triple clamp	M8	15 Nm
Clamping screws fork stubs	M8	10 Nm
Screws handlebar clamp	M8	Loctite 243 + 20 Nm
Allan head screw handle bar support	M10	Loctite 243 + 20 Nm
Bleeder screw oil reservoir frame	M16x1.5	25 Nm
Spoke nipple	M4	4 Nm
Other screws on chassis	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Other collar nuts on chassis	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

TECHNICAL DATA – ENGINE 640 LC4, 640 LC4 Supermoto 2004

Engine	**640 LC4**
Design	Liquid-cooled single cylinder 4-stroke engine with balancer shaft and electric starter
Displacement	625 ccm
Bore / Stroke	101 / 78 mm
Ratio	11.7 : 1
Fuel	unleaded premium gasoline with at least RON 95 (USA = Premium RON 91) (RON 80-94 for other ignition curve
Valve timing	4 valves over rocker arm and 1 overhead camshaft, camshaft drive through single chain
Camshaft	249/1
Valve diameter	Intake: 36 mm Exhaust: 32 mm
Valve clearence cold	0,15 mm Exhaust: 0,15 mm
Crank shaft bearing	2 cylinder roller bearing
Connecting rod bearing	needle bearing
Top end bearing	bronze bushing
Piston	forged aluminium alloy
Piston rings	1 compression ring, 1 taper face ring, 1 oil scraper ring
Engine lubrication	two Eaton-oilpumps
Engine oil	see bellow #
Engine oil quantity	appr. 2,1 liters including frame
Primary ratio	straight geared spur wheels 31 : 79 teeth
Clutch	multi disc clutch in oil bath, hydraulically operated
Transmission	5-speed claw shifted
Gear ratio	1st 14:35 2nd 15:24 3rd 18:21 4th 20:19 5th 22:18
Ignition system	contactless DC-CDI ignition with digital advanced system type KOKUSAN 4K5
Ignition timing	adjustment to max. 38° BTDC at 6000 rpm
Generator	12V 200W
Spark plug	NGK DCPR 8 E
Spark plug gap	0,9 mm
Cooling system	liquid cooled, permanent rotation of cooling liquid through mechanic driven water pump
Cooling liquid	1 liter, 40% antifreeze, 60% water, at least –25 ° C (–13 ° F)
Starting equipment	electric starter and kickstarter

#



Engine oil

Only use fully synthetic engine oils that meet the JASO MA quality requirements (see information on the can).
KTM recommends Motorex Power Synt 4T in the 10W/50 viscosity (for temperatures over 0°C, 32°F) or 5W/40 (for temperatures under 0°C, 32°F).

BASIC CARBURETOR SETTING	
	640 LC4 **640 LC4 Supermoto**
Type	BST40-266
Main jet	152,5
Needle jet	X-6 689
Idling jet	45
Jet needle	6G5
Needle clip pos. f. top	3. from top
Mixt. adj. screw open	2,25

KTM SPORTMOTORCYCLES	SERVICE	640 LC4 2003	Kabelstrangnummer: vorne: 584.11.175.400 hinten: 584.11.176.300	Land: DIV. LANDER	Datum, Name: 25.07.02 SS	Dateiname: LC42003

MODE
SET
START
NOTAUS
TPS
KOKUSAN
20 A
10 A
10 A
10 A
10 A
KOKUSAN 12V 200W

<u>Uwaga tłumaczenie translatorowe nie wszystkie zdania zawierają poprawne formy gramatyczne</u>

KTM 640 LC4 2003

Art.-Nr. 3.206.006 -E

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg. ant. sn.	3 clignoteur av. gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg. ant. dx.	4 clignoteur av. droit
5 Sensorkabel	5 Sensorcable	5 cavo sensor	5 capteur cable
6 zum Tripmasterschalter	6 to tripmaster switch	6 interrupttore tripmaster	6 bouton tripmaster
7 Tacho	7 tachometer	7 tachimetro	7 capteur
8 Seitenständerschalter	8 sidestandswitch	8 int.de cavalleto later	8 commut de bequille later
9 Start-Not-Aus	9 run-off/start switch	9 disinseritor/partire	9 bout de demar/aar d urg
10 Zündschloß	10 ignition switch	10 int. accensione	10 contact.d'allum.
11 Sicherungskasten	11 fusebox	11 scatola fusibili	11 boite a fusibles
12 zum Kombischalter	12 to combinat. switch	12 multicomando	12 vers commutateur
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam. a massa	13 masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett. di lampeg.	14 centrale clignot.
15 Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
16 Bremslichtsch. vo	16 stoplight switch f.	16 int.luce arresta ant.	16 cont.av de stop
17 Leerlaufschalter (N)	17 idle switch (N)	17 interr.luce folle (N)	17 contact.pt.mort (N)
18 Thermoschalter	18 temperature switch	18 int. temperatura	18 contact. de temperature
19 Bremslichtsch. hi	19 stoplight switch r.	19 int.luce arresta post	19 contact.arr.de stop
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens.	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat.redresseur
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg. post. sn.	24 clign.arr.gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg. post. dx.	25 clign.arr.droit
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal.post.di freno	26 feu arr.et de stop
27 CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-scatola	27 boitier CDI
28 2-pol.Stecker	28 multip.cont.plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect.multiple (2)
29 3-pol.Stecker	29 multip.cont.plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect.multiple (3)
30 4-pol.Stecker	30 multip.cont.plug (4)	30 connettore a 4 poli	30 connect.multiple (4)
31 6-pol.Stecker	31 multip.cont.plug (6)	31 connettore a 6 poli	31 connect.multiple (6)
32 9-pol.Stecker	32 multip.cont.plug (9)	32 connettore a 9 poli	32 connect.multiple (9)
33 12-pol.Stecker	33 multip.cont.plug (12)	33 connettore a 12 poli	33 connect.multiple (12)
34 20-pol.Stecker	34 multip.cont.plug (20)	34 connettore a 20 poli	34 connect.multiple (20)
35 Batterie 12V 8Ah	35 battery 12V 8Ah	35 batteria 12V 8Ah	35 batterie 12V 8Ah
36 Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
37 Startrelaise	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relaise de demarreur
38 Startermotor	38 starter engine	38 mot.d'avviamento elettr.	38 demarreur electrique
39 Kennzeichenbeleuchtung	39 licence plate lighting	39 illuminat.de.targa	39 ecl.plaque d.immat.
40 Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interrutore frizione	40 contact.de embrayage
41 Thermoschalter	41 temperature switch	41 int. temperatura	41 contact.de temperature
42 Starterhilfsrelais	42 startor auxil. relay	42 rele avviam. ausiliario	42 relaise auxi demarrage
43 TPS	43 TPS	43 TPS	43 TPS
44 Magnetventil	44 magnetic valve	44 valvola elettromagnetica	44 electrovanne
45 Kondensator	45 capacitor	45 condensatore	45 condensateur
46 Impulsgeber	46 pulser coil	46 trasmettitore d'impulsi	46 capteur
47 Diode	47 diode	47 diodo	47 diode
48 Kontaktstift 3.Gang	48 gear switch 3rd gear	48 3.secondo marcia	48 cont.d.boite d.vites.(3)
49 Kontaktstift 2.Gang	49 gear switch 2th gear	49 2.secondo marcia	49 cont.d.boite.d.vites.(2)

Spanisch

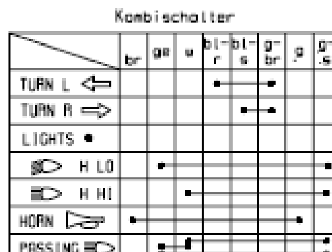
1 faro
2 luz de posicion
3 interm. izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 sensor cable
6 interruptor tripmaster
7 tacometro
8 int delacaballetelateral
9 boton de arranque par de urg
10 llave de contacto
11 caja de fusibles
12 interruptor combinado
13 conector a masa
14 conjunto del intermitente
15 claxon
16 interruptor
17 interruptor punto muerto
18 interruptor temperatura
19 interruptor luz de frendo tras
20 bujia
21 bobina de encendido
22 generador
23 regulador de tension
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 unidad cdi
28 conecdor multiple (2)
29 conector multiple (3)
30 conector multiple (4)
31 conector multiple (6)
32 conector multiple (9)
33 conector multiple (12)
34 conector multiple (20)
35 bateria 12V 8 Ah
36 ventilador electrico
37 rele de arranque
38 motor de arranque
39 luz placa de matricula
40 interruptor de embraque
41 interruptor temperatura
42 rele del arranque
43 TPS
44 valvula magnetico
45 condensador
46 generado de impulsos
47 diodo
48 interruptor de cambio (3)
49 interruptor de cambio (2)

Sicherungskasten

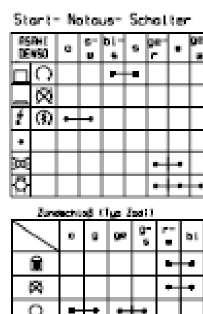
20 A	res.
10 A	
20 A	Hauptsicherung
10 A	Kondensator, Tacho
10 A	Startsystem
10 A	Blinker, Hupe, Bremslicht
10 A	Licht

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Kombischalter



Start- Notaus- Schalter









KTM-Sportmotorcycle AG
A-5230 Mattighofen
www.ktm.at